



O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Boa tarde, senhores.

Declaro iniciada a 10ª Reunião de Audiência Pública do Comitê de Avaliação das Informações sobre Obras e Serviços com Indícios de Irregularidades Graves — COI.

Sras. e Srs. Parlamentares, senhoras e senhores convidados, em primeiro lugar, quero agradecer a presença de todos e dizer da nossa satisfação e da nossa honra em 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. Serão realmente muito breves, porque esta audiência é uma verdadeira maratona, e precisamos iniciar logo os trabalhos. Eu já havia feito essa pequena apresentação nas audiências anteriores, mas trato do assunto hoje também em atenção aos convidados de Parlamentares que hoje nos visitam pela primeira vez.

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: 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 com problemas se transforme num 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 o Executivo ignoraram esses nossos avisos preventivos, o resultado foi de prejuízos milionários e escândalos de corrupção que ainda abalam a vida política e econômica do 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 cobrir o prejuízo já comprovado não estavam sendo executadas como deveriam.

Nossa pauta hoje está concentrada em obras descentralizadas, executadas por Estados e Municípios, situação que coloca muitas dificuldades próprias na gestão da despesa. Em sua maioria, são obras de desenvolvimento urbano espalhadas pelo País que representam possivelmente o maior número de obras com dinheiro federal. Pelo volume financeiro, destaco o Rodoanel de São Paulo e o acompanhamento da execução das garantias na Refinaria Abreu e Lima, da PETROBRAS. Temos também a situação singular do sistema de esgotamento de Porto Velho que a Comissão de Orçamento entendeu que não deveria desbloquear, mesmo com informação do TCU nesse sentido.

Nós pedimos aos Srs. Parlamentares e aos Srs. Convidados que apontem as questões principais. Quais os indícios mais graves? Quais indícios sugerem que estamos diante de prejuízos que podem ser irrecuperáveis? Se esses indícios, na visão do gestor, não representam irregularidades, quais as razões para isso? Quais as razões para que, mesmo com irregularidades, a obra continue? Precisamos da resposta para tudo isso. E vamos formular também as nossas próprias perguntas aos participantes sobre cada obra, enfatizando as dúvidas e os pontos principais na deliberação do nosso comitê.

Enfim, temos hoje muito esforço diante de nós. E reitero as nossas boas-vindas e os nossos agradecimentos aos presentes. Vamos então dar início aos trabalhos.

Já realizamos duas grandes audiências públicas, uma ontem e outra antes de ontem, quando pudemos ouvir muito sobre obras apontadas com indícios de irregularidades graves e ter a clareza da participação conjunta de vários Parlamentares também colaborando com esta discussão.

Eu sou o Presidente da Frente Parlamentar Mista da Infraestrutura, que possui mais de 400 Parlamentares, entre Senadores e Deputados Federais. Para



mim, que sou engenheiro eletricista e trabalho há anos nessa questão — e sou hoje um Analista de Infraestrutura concursado, servidor público do Ministério do Planejamento, trabalhando no Ministério de Minas e Energia —, é muito ruim termos que paralisar obras iniciadas. Nós procuramos objetivar aqui a possibilidade de resolver, sanear, cuidar do que for possível dentro da Lei nº 8.112, da Lei nº 8.666 e da Constituição brasileira, para que possamos trabalhar de forma efetiva para garantir o desenvolvimento do nosso País.

Eu aceitei esse grande desafio do COI — Comitê de Obras Irregulares, com indícios de irregularidades, exatamente com o intuito de contar com a colaboração boa e precisa do TCU, com a colaboração boa e precisa dos gestores públicos federais, estaduais e municipais e também com a colaboração importante da nossa consultoria. Estou aqui com o Fernando, que tem me ajudado muito nessa questão, com toda a Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização e com os nossos membros do COI. E juntos vamos deliberar a respeito dessas questões.

Tenho a honra de estar hoje acompanhado pelo meu amigo, o Deputado Carlos Henrique Gaguim, do Tocantins, assim como o Deputado Nilton Capixaba, de Rondônia, o Deputado Mandetta, do Mato Grosso do Sul, a Deputada Josi Nunes, do Tocantins, a Deputada Gorete Pereira, minha amiga, do Ceará, o Deputado Professor Victório Galli, do Mato Grosso, o Deputado Zeca Dirceu, do Paraná, e o nosso nobre Senador Jorge Viana, do Acre. Teremos a responsabilidade de, junto com a Comissão de Orçamento, dar cabo dessa questão indicada pelo TCU. E esperamos poder contribuir para que o Brasil volte a se desenvolver e volte a trabalhar bastante pesado na questão das obras de infraestrutura, porque o Brasil não pode parar. Precisamos de emprego. Há 14 milhões de desempregados!

A população pagadora de impostos é nosso patrão, do servidor público concursado, do Senador da República, do nosso nobre Deputado Federal Gaguim e de todos os Parlamentares aqui, e a sociedade não tem culpa por erros que possam ter sido causados. Cabe a nós, gestores públicos, a nós, Parlamentares, a nós, do TCU, resolver os problemas que existem e permitir que o País ande.

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 em 2018”, a Comissão Mista poderá realizar audiência pública com vista a subsidiar as



deliberações acerca do bloqueio ou do desbloqueio de contratos, convênios, etapas, parcelas ou subtrechos relativos a subtítulos nos quais forem identificados indícios de irregularidades graves.

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

Ontem, dia 29 de novembro, ouvimos os seguintes órgãos: Fundação Oswaldo Cruz — FIOCRUZ, Empresa Brasileira de Hemoderivados e Biotecnologia — HEMOBRÁS, Ministério de Integração Nacional e ELETROBRAS Eletronuclear. Hoje ouviremos os representantes dos Ministérios dos Transportes, das Cidades e do Esporte e, ainda, da PETROBRAS.

Eu tenho a honra de dizer que a mão de obra do Ministério dos Transportes é composta basicamente de 95% de pessoas da minha categoria, da carreira de Analista de Infraestrutura. São técnicos capacitados que fazem o trabalho do Ministério do Esporte, do Ministério dos Transportes e do Ministério das Cidades, onde mais de 160 servidores são servidores públicos federais concursados, da carreira de Analista de Infraestrutura, que acompanham as obras.

Então, nós estamos aqui para tentar ajudar o Brasil e a PETROBRAS, que é uma empresa pública do mais alto renome neste País. Precisamos trabalhar para recuperar a PETROBRAS e que ela não seja prejudicada por todos os ataques especulativos que sofreu e por todas as demais situações.

Para melhor ordenamento dos trabalhos, comunico que os palestrantes disporão de 10 minutos cada um, 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 da exposição, pelo prazo de até 3 minutos — e não haverá problema se for um pouquinho mais —, tendo o interpelado igual tempo para responder, facultadas a réplica e a tréplica, pelo mesmo prazo.



Iniciando os nossos trabalhos de hoje, quero convidar para compor a Mesa o representante do Ministério das Cidades, o Sr. José Roberto Generoso, Secretário Nacional do Transporte e da Mobilidade Urbana, do Ministério das Cidades, aqui presente e acompanhado inclusive do meu colega, o Analista de Infraestrutura Ricardo Caiado, do Estado de Goiás. Seja bem-vindo, Generoso!

Convido o técnico do Tribunal de Contas da União — TCU, o nosso analista e também servidor público concursado, com muita honra, Sr. Bruno Martinello.

O Deputado Gaguim está me acompanhando aqui, porque vamos tratar de uma obra importante, que é exatamente o BRT de Palmas, do Estado de que ele já foi Governador. Vamos tratar também do Rodoanel de São Paulo.

Conforme feito na situação anterior, primeiro, serão concedidos 10 minutos para a exposição das problemáticas do TCU. Como são duas obras, a sua exposição é contínua, tal qual fiz ontem. Ao se terminar uma, encara-se outra. Primeiro, ouviremos sobre o BRT de Palmas e, depois, sobre o Rodoanel. *(Pausa.)*

Não? Então, não há problema. Vamos só para a exposição de Palmas.

Com a palavra o Sr. Bruno Martinello, cuja tempo é de até 10 minutos.

O SR. BRUNO MARTINELLO LIMA - Boa tarde a todos! Cumprimento o Exmo. Senador Hélio José, o Exmo. Deputado Carlos Henrique Gaguim, todos os Exmos. Parlamentares aqui presentes, o Secretário Generoso. E agradeço mais uma vez pela oportunidade que o TCU tem de apresentar aqui os seus resultados.

Peço licença para ficar em pé. *(Pausa.)*

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Fique à vontade, meu amigo Bruno.

O SR. BRUNO MARTINELLO LIMA - Obrigado.

Essa obra trata-se do empreendimento BRT Sul, de Palmas. Quem está gerenciando essa obra é a Secretaria Municipal de Acessibilidade, Mobilidade, Trânsito e Transporte de Palmas. Chegamos à fase da licitação, ainda um Regime Diferenciado de Contratação — RDC, com orçamento sigiloso, e a IGP foi dada no ano passado. Este ano ela foi confirmada novamente, mas a fiscalização ocorreu em 2016.

Faço um breve histórico da fase da licitação. O edital foi lançado em fevereiro de 2016. Houve o recebimento de propostas em abril. Em maio, houve uma



sentença judicial mandando cancelar o termo de compromisso que o Ministério das Cidades tinha com o Governo do Estado. E, mesmo com essa sentença judicial, em agosto, houve habilitação e convocação do vencedor da licitação, quando o Tribunal interveio, houve a expedição de medida cautelar e a proposta de IGP.

A irregularidade grave que o TCU encontrou lá, à época, foi a deficiência no estudo de viabilidade técnica e econômica. Algumas questões que eram demandadas no planejamento a respeito do estudo de viabilidade não foram comprovadas, como estudos de demanda da população por transporte público coletivo. Possíveis alternativas mais eficientes, menos onerosas ao Estado, que pudessem também atender a essas demandas, não foram calculadas, não foram estudadas. Por fim, a comprovação da viabilidade econômica do empreendimento, como se manteriam os custos operacionais, as fontes de financiamento, se aquilo se sustentava, se era viável ou não. Então, diante de um empreendimento de tão grande vulto e com essa falta de estudos profundos, o TCU entendeu que era uma irregularidade grave, com indicação de paralisação da obra.

O acórdão prolatado neste ano que confirmou mais uma vez o IGP, diante da falta de estudos, foi o Acórdão nº 460, de 2017, em uma sessão de 15 março, e o Relator desse processo, no âmbito do Tribunal, é o Ministro-Substituto André Luís de Carvalho.

Como medida corretiva, foi definida a elaboração de um novo estudo de viabilidade técnico-econômico-ambiental que contemple essas questões que foram levantadas durante a auditoria, como: estudos de demanda, para saber se há suficiente demanda para implementar um empreendimento de tão grande vulto; as alternativas que poderiam ser atendidas com menos recursos; a melhor solução; e a quantificação das despesas para operação do empreendimento.

Em suma, são essas as constatações do TCU.

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

Dando sequência aos trabalhos, passo a palavra, por até 10 minutos, ao nosso nobre José Roberto Generoso, Secretário Nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades.

O SR. JOSÉ ROBERTO GENEROSO - Boa tarde a todos! Queria cumprimentar o Senador Hélio José, o Deputado Carlos Henrique Gaguim, o Bruno,



do TCU, e dizer que nós estamos frente a um assunto que é recorrente no Ministério das Cidades, que é uma seleção malfeita. Na realidade, a partir de uma seleção malfeita, nós geramos esses problemas. Quando se fala de um projeto cuja demanda não é conhecida, vamos ver aonde isso vai chegar.

O que foi apresentado pelo Bruno aqui para um projeto de 30 quilômetros de BRT, esclarecendo que é um projeto orçado em 454 milhões de reais, sendo metade de financiamento e metade de OGU, quando vemos que nele não há estudo de demanda, não há o EVTE e que nós temos problemas na licitação, verificamos que, muitas vezes, enfrentamos uma situação dessas e nos perguntam por que o Ministério ou o Governo Federal mantém uma obra paralisada? Então, isso é fruto de um projeto malfeito, e inclusive é apontado nos estudos que o projeto executivo, o anteprojeto de engenharia, também apresenta deficiência. Logo, torna-se difícil colocar de pé um projeto desses. Portanto, o que nós estamos aguardando, fruto dessa colocação do TCU, é que sejam refeitos esses estudos, que seja efetivamente feito um estudo de demanda, que seja feito o estudo de viabilidade, para que tenhamos condições de abrir uma licitação desse processo.

O Ministério das Cidades tem todo o interesse em desenvolver esse projeto. Por quê? Porque esses recursos estão congelados. Os recursos do Fundo de Garantia estão parados lá, separados para que isso aconteça. Quer dizer, não existe problema quanto a isso, não é um problema de recursos.

Eu sempre digo nas minhas colocações que nós não temos problema de recursos, nós temos problemas de bons projetos. E este é um caso claríssimo que estamos enfrentando.

Então, a posição do Ministério, que está coordenada com a do TCU, é a de aguardarmos que Palmas apresente esse estudo de demanda, o estudo de viabilidade, para que possamos efetivamente fazer uma licitação e retomar esse projeto. Essa é a posição do Ministério.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - O.k.

Vou abrir a palavra agora para os Parlamentares. Eu tenho perguntas a fazer, mas vou priorizar os Parlamentares presentes. Está inscrito para falar o nosso nobre Deputado Carlos Henrique Gaguim. E, depois, se mais algum Parlamentar quiser se inscrever...



O Secretário Municipal de Palmas está por aqui? *(Pausa.)* Alguém de Palmas que possa falar sobre essa questão está por aqui? *(Pausa.)* Não?

Com a palavra o nosso nobre Deputado Carlos Henrique Gaguim.

O SR. DEPUTADO CARLOS HENRIQUE GAGUIM - Boa tarde ao nosso Presidente, aos Parlamentares, ao Deputado Raimundo Gomes, ao nosso ex-Presidente da FUNASA, o Dr. Henrique, nosso futuro Deputado do Piauí, ao nosso Secretário Generoso, ao nosso jovem Bruno, do TCU.

Sr. Presidente, tenho só uma questão. A nossa preocupação, como disse o nosso Secretário do Ministério das Cidades, é que o dinheiro está em caixa e o País precisa de desenvolvimento. Eu não sou politicamente da área do Prefeito, sou oposição ao Prefeito. Mas essa é uma questão de Palmas, a capital mais nova deste País, uma capital de 28 anos que hoje é referência no Brasil. Com 28 anos, já tem mais de 300 mil habitantes. É uma cidade belíssima. É uma cidade que precisa da modernidade. E o nosso País precisa investir na questão da mobilidade, em ferrovias, em hidrovias, como outros países do mundo fazem, por exemplo, na Europa e em qualquer parte. Tive oportunidade, quando Governador, de percorrer a Índia por 1 mês, e vi que 80% do desenvolvimento daquele país se dava através das ferrovias e hidrovias. E o País precisa disso.

Eu gostaria de pedir ao Presidente desta Comissão que, junto com o Tribunal de Contas e o Ministério, pudéssemos ver qual é a forma mais rápida de resolver essa situação, atendendo às exigências do Ministério Público Federal, do Ministério Público Estadual, do TCU, que é um grande parceiro, e do Tribunal de Contas do Estado, que é outro grande parceiro. Quando Governador, tive a oportunidade de ter o auxílio desses parceiros. Essa obra é importante para Palmas.

Como disse, há 1 ano, sou favorável à construção em Palmas, que é um projeto meu, símbolo de campanha, de casas populares. Mas me parece que o Prefeito de Palmas já tem um projeto nesse sentido em andamento, de 4 mil casas, dentro do Ministério. A minha prioridade número um são casas. Esse é um projeto importante. Depois, gostaria de ouvir as defesas do Tribunal e do Ministério, para que pudéssemos analisar a possibilidade de que essa obra fosse efetivamente concluída. Nós não podemos perder esse dinheiro.



Eu faço parte da CMO, em praticamente todos os anos tenho a oportunidade de estar aqui, e sei da dificuldade. Só do nosso Ministério das Cidades, foram cortados agora 3 bilhões e 800 milhões. Então, a nossa preocupação são esses cortes e a crise por que passa o País. Mas, se Deus quiser, o nosso Presidente da República Michel Temer, junto com os companheiros, vai fazer este País voltar a crescer independentemente do passado. Senador, eu sou um Deputado que não critico nenhum partido. Eu quero desenvolvimento para o País.

Então, eu vou esperar a Prefeitura de Palmas analisar os documentos, ver o que a Prefeitura tem e verificar a ação deles. Nós temos que ter uma decisão ainda este ano: ou continua a obra, ou para essa obra e licita outra. Mas o meu posicionamento é o de que essa obra é importante para Palmas.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Muito obrigado, nobre Deputado Carlos Henrique Gaguim.

Mais algum Parlamentar gostaria de se inscrever para falar do tema? *(Pausa.)*

Não havendo mais inscritos para falar, a Mesa tem a seguinte ponderação a respeito. A situação dessa obra é absolutamente igual à do ano passado: deficiência de planejamento. A Comissão apontou, no ano passado, que um sistema de BRT acaba por ser a espinha dorsal da mobilidade urbana da cidade em que for implantado. Se isso acontece sem estudos adequados de demanda e de capacidade, como é o caso do projeto de Palmas, a cidade vai pagar para ter um transporte inadequado por décadas a fio. Pergunto apenas ao representante do Ministério se houve, nas últimas semanas, alguma movimentação do gestor municipal no sentido de iniciar a revisão dos estudos ou de adotar alguma outra providência, para direcionar melhor o investimento do BRT municipal.

Eu sou conhecedor de Palmas, uma cidade nova e moderna que carece muito, igual à maioria das cidades brasileiras, da questão da mobilidade urbana. Essa obra é fundamental para o desenvolvimento de Palmas, que eu conheço bem, porque minha esposa é de Tocantínia, cidade ao lado de Palmas, e vou muito lá. Posso ainda dizer, generoso e nobre colega Ricardo Caiado, que está acompanhando essa questão junto com o nosso Secretário e com o TCU, que, já que o recurso está disponibilizado, se nós pudéssemos fazer com que esse EVTE



fosse o mais rápido possível corrigido e possibilitasse o andamento da obra, seria o ideal.

Com essas considerações, passo a palavra ao nosso representante do Ministério das Cidades e, depois, ao nosso representante do TCU, para fazerem as suas considerações finais.

O SR. JOSÉ ROBERTO GENEROSO - Nós sabemos que está sendo feito o estudo de viabilidade, o projeto também está sendo revisto. E eu proponho aqui, em público, marcar uma reunião com a equipe da Prefeitura de Palmas, na próxima semana, para trazer o estágio da situação, para que possamos verificar efetivamente o seu desenrolar.

Eu estive — e o Bruno lá estava, na ocasião — numa outra Comissão. Há quanto tempo faz isso, Bruno? (*Pausa.*) Faz quase 1 ano, e a coisa não andou. Então, nós precisaríamos ter um trabalho mais contínuo junto à Prefeitura, para que isso acontecesse. O Ministério está aberto a receber, na próxima semana, a equipe de lá, para que possamos efetivamente dar andamento ao trabalho.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Podemos ir, claro que podemos ir! O problema é que o COI tem até o dia 5 para dar cabo da questão.

Então, é necessário que o nobre Deputado Carlos Henrique Gaguim, que está viajando hoje para o seu Estado, procure as pessoas de Palmas e deixe claro que, até segunda-feira, nós precisamos ter um *feedback* definitivo sobre esse novo Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica — EVTE, para podermos dar uma posição.

Mas, vou passar a palavra ao Bruno, para que ele faça suas colocações.

O SR. BRUNO MARTINELLO LIMA - Quero apenas ressaltar que, antes da entrega dos estudos de viabilidade, não há medida a ser tomada, nem pelo Ministério nem pelo TCU. Só de posse dessas informações, dos estudos de demanda e da avaliação de alternativas, por exemplo, se o BRT é o melhor empreendimento para aquele local, de acordo com a demanda, será possível chegar a uma conclusão sobre o assunto. Então, a iniciativa depende mais da Prefeitura de Palmas, no momento, do que dos outros atores envolvidos.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Querido Deputado Carlos Henrique Gaguim, V.Exa. quer fazer alguma consideração?



O SR. DEPUTADO CARLOS HENRIQUE GAGUIM - Primeiro, eu agradeço ao Secretário Ricardo pelo atendimento que nos deu no Ministério.

Secretário e Bruno, eu quero ver se, na segunda-feira ou na terça-feira, nós podemos ir rapidinho ao Ministério ver qual documentação a Prefeitura tem e o que existe de novo, para tomarmos essa decisão, se o Presidente concordar.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Eu gostaria de convidá-los para uma reunião, na segunda-feira, nesta Comissão de Orçamento. O Ministério das Cidades, o TCU, nós e o pessoal de Palmas nos reuniríamos para conversar a respeito da situação e dar cabo dela. Está bem? *(Pausa.)* Então, ficamos assim.

Deputado Carlos Henrique Gaguim, se V.Exa. puder continuar aqui, vai ser uma honra.

O SR. DEPUTADO CARLOS HENRIQUE GAGUIM - Eu agradeço, mas vou ver se ainda consigo pegar o voo.

Tenho um projeto para eliminar o absurdo que é para se mudar uma passagem. Sempre compro passagem para Palmas a 1.800 reais! Fui ver o preço de um voo para a China, e custa 2.400 reais. Há um projeto meu e de vários Deputados determinando que, quando houver remarcação do voo, a companhia não pode cobrar mais de 5%. Quando vamos remarcar, as companhias aéreas já ganham 5%. Isso é um descalabro, a cada momento, com o povo brasileiro. Vamos fazer esse projeto.

Eu fiz uma pesquisa, Senador, para desenvolver esse projeto, e vi que todos os dias morrem quase 100 pessoas no Brasil. Então, quando morre um parente no Maranhão, no Pará, no Piauí ou no Rio Grande do Sul e, se tem que se viajar em cima da hora, paga-se dez vezes mais. Em qualquer país do mundo, viajar em cima da hora é 70% mais barato.

Muito obrigado, Secretário, Bruno e Senador Hélio José, pela atenção com a cidade de Palmas.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Deputado Carlos Henrique Gaguim, sugiro que a nossa reunião seja aqui, às 11h30min, se possível. É uma sugestão. O meu gabinete está à disposição para qualquer mudança. É só ligar para o meu gabinete, que a Carmem, a minha secretária, vai cuidar disso.

Agradeço ao Bruno.



Convido para conversar sobre a construção do Trecho Norte do Rodoanel em São Paulo, o Sr. Luiz Fernando Ururahy de Souza, colega auditor e servidor público concursado do TCU. Seja muito bem-vindo. Ururahy é nome indígena? Qual é a tribo?

O SR. LUIZ FERNANDO URURAHY DE SOUZA - Alguns dizem que sim, outros dizem que não, que não tem nada a ver com os índios. Mas existe um rio no norte do Estado do Rio de Janeiro que se chama Ururaí. Pode ser que venha de lá.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Bacana! É uma homenagem a um rio fluminense.

Além disso, quero convidar para compor a Mesa conosco o José Roberto Generoso, Secretário de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades, e o Sr. Laurence Casagrande. *(Pausa.)*

Não é o Rodoanel? É a Radial Leste? *(Pausa.)* Então, eu vou concluir aqui. É a Radial Leste, e o Luiz Fernando me faz companhia.

Convido o Bruno, técnico do TCU, que falará da Radial Leste. Bruno, para mim, é uma satisfação estar em sua companhia. Todos nós servidores públicos dedicamos afinal a nossa vida à função pública. Por isso, precisamos ter todo o respeito do mundo. Não é, Bruno? Não podemos trabalhar a vida inteira e, depois, não termos nem direito de nos aposentar.

O Luiz Fernando continua nos acompanhando. O José Roberto Generoso falará sobre a Radial Leste de São Paulo.

Concedo a palavra, por 10 minutos, ao Bruno Martinello, o nobre representante do TCU.

O SR. BRUNO MARTINELLO LIMA - Vou tratar do corredor de ônibus da Radial Leste. Primeiramente, vou falar do Trecho 1, que é um empreendimento à parte, e, na sequência, do Trecho 2, que apresenta praticamente as mesmas constatações.

O Trecho 1 é um empreendimento feito na cidade de São Paulo, cuja obra está sendo gerida pela Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras — SIURB. É um contrato de 438 milhões de reais. Na época da fiscalização, a obra estava com 1% de execução física. Ela continua nesse estágio ainda, este ano, já



que, desde o ano passado, houve seu bloqueio. Então, é uma ICP ainda do ano passado, por meio do Acórdão nº 1.923, de 2016.

Quais irregularidades o TCU encontrou lá? Sobrepreço decorrente de preços excessivos frente ao mercado, da ordem de 46 milhões de reais. É um percentual relevante de 20% na amostra analisada. No contrato, o percentual é de cerca de 10% em diversos serviços e itens com preço superior ao que se constata no mercado por meio dos sistemas referenciais de preços. Houve também restrição à competitividade, decorrente da adoção injustificada de uma pré-qualificação. Não havia motivos documentados para fazer uma pré-qualificação. Além disso, diversas empresas já teriam conhecimento dos participantes da licitação.

Alguns critérios inadequados de habilitação e julgamento fizeram com que poucas empresas pudessem participar do processo. Como exemplo de restrição, uma empresa ganhadora não podia participar da licitação de outros lotes, fazendo com que os descontos fossem irrisórios. Ademais, outras empresas eram impedidas de participar da licitação, se elas não tivessem participado dessa pré-qualificação.

Uma irregularidade grave, já com recomendação de continuidade, foi a ausência de aprovação do projeto básico pela autoridade competente, o que é uma exigência legal. Houve ainda quantificação inadequada dos serviços de armadura em aço. Então, não havia memória de cálculo e detalhamento das peças de aço dos serviços relacionados a esse material. A estimativa era feita por meio de taxas, o que é amplamente vedado pela jurisprudência do Tribunal. Além disso, foi adotado o critério inadequado de medição e pagamento de administração local. Já há jurisprudência no sentido de que a medição e o pagamento devem ser feitos proporcionalmente ao andamento da obra. Nesse caso, estava prevista a medição e o pagamento mensais.

O Acórdão nº 2.156, de 2017, confirmou esse ano a IGP, na sessão de 27 de setembro. O Relator do processo relativo a esse empreendimento é o Ministro Bruno Dantas.

Como medida corretiva para sanar essas irregularidades que foram observadas, foi sugerida a realização de nova licitação que assegure o princípio constitucional da isonomia, a ampla concorrência e a seleção da proposta mais vantajosa.



O Trecho 2 tem características bem similares. O contrato é menor, de 148 milhões de reais. Quando fizemos a fiscalização este ano, a obra ainda não tinha sido iniciada.

Novamente, houve sobrepreço decorrente de preços excessivos frente aos do mercado. Nesse caso, o sobrepreço foi de 23,9 milhões de reais, mas o percentual na amostra foi ainda superior ao do Trecho 1, sendo 28% da amostra analisada e 16% do contrato. São valores bastante expressivos.

Restrição à competitividade. Esse é mais um caso da adoção injustificada da pré-qualificação. Esse lote, junto com outros 14, fez parte dessa pré-qualificação. Houve também critérios inadequados de habilitação e julgamento.

Observou-se inadequação de providências para retomar a obra paralisada. Essa obra sequer foi iniciada, na verdade. Antes mesmo da fiscalização do TCU, a obra não estava andando. Trata-se de um contrato mais antigo. Até o momento, sequer foi dado início à obra.

O projeto básico é deficiente, com diversas questões que não estavam detalhadas no projeto. O orçamento também era deficiente. Além disso, havia ausência de análise sobre licitação pretérita.

Já há uma determinação do TCU para o Ministério das Cidades, segundo a qual, quando se formalizar um ajuste, um convênio ou um termo de compromisso com algum ente que já fez uma licitação anterior, para que essa licitação seja aproveitada, é necessário haver um parecer técnico dizendo que aquela licitação é válida, que ela pode ser utilizada no âmbito do ajuste, que ela pode receber financiamento público federal. Isso não foi feito nesse caso, o que, além de desrespeitar a determinação do TCU, sujeita o financiamento público a uma obra com diversas irregularidades.

A confirmação da IGP foi dada por um despacho monocrático, do Ministro Bruno Dantas, no dia 16 de agosto de 2017. E a medida corretiva, da mesma forma como a do Trecho 1, é a realização de nova licitação que respeite a ampla competitividade e cujo orçamento-base seja corrigido nos seus problemas de preços excessivos.

É isso.



O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Agradeço ao nobre Bruno Martinello.

Passo a palavra ao nobre representante do Ministério das Cidades, o Sr. José Roberto Generoso.

O SR. JOSÉ ROBERTO GENEROSO - Da mesma forma que no outro projeto, há aí sobrepreço, não aprovação do projeto básico e outras questões. Nesse caso, nós fizemos várias reuniões com a Prefeitura de São Paulo e estamos cancelando o projeto. Era um projeto de 600 milhões de reais de OGU, a ser desenvolvido em cima de um projeto básico não aprovado. Então, desses 600 milhões de reais, nós pactuamos com a Prefeitura a concessão de somente 8,5 milhões de reais, para que a Prefeitura faça um bom projeto executivo.

Seguir com esse procedimento seria encontrar problemas à frente. Todas as questões apontadas aqui pelo TCU mostram que havia também uma base muito ruim. Qualquer coisa que fosse construída ali encontraria problemas à frente.

Então, nós vamos fazer um bom projeto executivo para depois entrar com o financiamento do processo. Foi essa a decisão. E nós vamos fechar essa questão com a Prefeitura de São Paulo.

É isso.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Com os esclarecimentos do Ministério das Cidades, eu queria saber se há aqui alguém da Prefeitura de São Paulo. *(Pausa.)* Não há.

Algun dos nobres Parlamentares quer fazer pergunta sobre essa questão? *(Pausa.)* Também não.

Então, o COI tem as seguintes considerações a fazer sobre essa questão:

“Obra: Controle do corredor de ônibus, São Paulo, Radial Leste, Trechos 1 e 2.

Os dois lotes do sistema urbano de São Paulo são inteiramente iguais, então eu trato dos dois ao mesmo tempo. É uma cena que se repete e que reflete dificuldades que o Ministério deve passar em centenas de casos todo ano: demandas com projetos deficientes, licitações com fortes indícios de desvio ou favorecimento, obras que acabam paralisadas ou nem começam. A descrição que o relatório do TCU faz sobre a escolha do projeto pelo Governo Federal para



financiamento é muito sugestiva: primeiro a obra foi escolhida, depois é que se foi ver se o Município tinha um projeto e uma proposta de financiamento adequados.” Ver isso depois é complicado.

“Não creio que haja grandes dúvidas sobre nenhum dos dois contratos questionados. Pergunto ao representante do Ministério se, diante de tantas constatações firmes, ele ainda enxerga alguma possibilidade de aproveitamento dessas duas estações para executar recursos federais.”

Eu acho que já se respondeu a isso, mas eu vou retomar a questão, passando primeiro a palavra ao representante do Ministério das Cidades.

O SR. JOSÉ ROBERTO GENEROSO - Senador, como eu coloquei, esse projeto está morto, quer dizer, da forma como está colocado, ele foi cancelado. E ficamos de definir isso, por meio de um projeto executivo, para que um bom projeto executivo gere uma boa licitação, com preços adequados e boa concorrência.

É isso.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Eu quero só aproveitar para ler algumas perguntas que recebemos aqui sobre o BRT de Palmas. Veja se o senhor tem condições de responder. As perguntas são se o BRT tem piso baixo ou acessível, se o motor é híbrido ou elétrico e se a bilhetagem é integrada. Essas são as três perguntas que me chegaram aqui. Eu vou aproveitar que o senhor está aqui para fazê-las.

O SR. JOSÉ ROBERTO GENEROSO - A característica básica do BRT é de acessibilidade. O ônibus para, e a cobrança é feita fora do ônibus. O piso da plataforma é exatamente no mesmo nível do ônibus. Inclusive nós exigimos a acessibilidade. Essa é uma exigência do Ministério das Cidades.

Quanto à propulsão, eu não sei foi definido isso, Ricardo. Eu não me lembro disso.

(Intervenção fora do microfone. Ininteligível.)

O SR. JOSÉ ROBERTO GENEROSO - Como era RDC — Regime Diferenciado de Contratações Públicas, não tínhamos essa informação.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Perfeito.

O SR. JOSÉ ROBERTO GENEROSO - Qual é a terceira pergunta?

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Se a bilhetagem é integrada.



O SR. JOSÉ ROBERTO GENEROSO - A bilhetagem tem que ser integrada. Uma característica básica de um BRT é um troncal alimentado por outros modos de transporte.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Muito obrigado, nobre José Roberto Generoso. Até segunda-feira, às 11h30min, para conversarmos sobre essa questão do BRT de Palmas e mais alguma questão também inerente ao Ministério das Cidades.

O SR. JOSÉ ROBERTO GENEROSO - Eu que agradeço.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Sr. Bruno, o senhor quer fazer mais alguma consideração sobre isso que ele falou?

O SR. BRUNO MARTINELLO LIMA - Não, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Já estão aqui conosco o Sr. Luiz Fernando Ururahy de Souza e o nosso querido Dr. Laurence Casagrande, Secretário Estadual de Logística e Transportes de São Paulo e Diretor-Presidente da DERSA/SP, indicado pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

Passo a palavra ao nobre Luiz Fernando Ururahy de Souza, Secretário de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil do Tribunal de Contas da União — TCU.

O SR. LUIZ FERNANDO URURAHY DE SOUZA - Boa tarde a todos. Inicialmente saúdo o Senador Hélio José e estendo a saudação aos demais Parlamentares.

Já entrando diretamente no tema, a ideia é falar sobre a obra do Trecho Norte do Rodoanel, que até o momento tem somente o indicativo de irregularidade grave com recomendação de paralisação, a IGP.

Inicialmente, vou passar algumas informações gerais. Para essa obra, há um convênio entre a União e o Estado de São Paulo para aportar recursos, que dá apoio a toda a construção do Rodoanel, e um pedaço desse convênio irriga essas obras do Trecho Norte.

E o foco da auditoria realizada este ano no Rodoanel pelo Tribunal foi o contrato de construção do Lote 2, que é um lote de aproximadamente 4,2 quilômetros, com várias obras de arte especiais, túneis. Então, a obra tem um valor



elevado, até pela característica do Rodoanel, que tem quatro faixas de cada lado mais o acostamento. Então, essa é uma obra de monta, em termos rodoviários.

O valor desse contrato era de 627,5 milhões de reais, a valores de 2012. E em maio de 2017, quando foi feito o trabalho de auditoria, ele tinha praticamente 79% de execução física e financeira. As execuções física e financeira ocorreram *pari passu*.

Até o momento, quais foram as irregularidades classificadas como IGP pela equipe, ainda não deliberadas? Há mais três irregularidades no relatório que não foram classificados dessa maneira, mas eu vou abordar essas que são o motivo desta reunião.

A primeira, basicamente, é de superfaturamento decorrente de preços excessivos frente ao mercado; a segunda é também de superfaturamento, só que, nesse caso, houve pagamento indevido de despesas relativas a atrasos na execução da obra; e, por fim, alteração injustificada de quantitativos.

Vou explicar cada uma delas, tentando ser o mais breve possível.

O que aconteceu no primeiro caso, em que foi detectado superfaturamento decorrente de preços excessivos frente ao mercado? Havia na obra, como eu falei, uma quantidade razoável de túneis. Então, o contrato previa diversos serviços de escavação em rocha e escavação de túneis, tendo em vista a condição geológica do local por onde passa esse trecho do Rodoanel.

O 3º Termo Aditivo Modificativo inseriu serviços relacionados a matacões no contrato. O que são matacões? São essas pedras de grande dimensão soltas no terreno. Não se consegue removê-las com equipamentos normais de terraplenagem. Normalmente, utilizam-se explosivos, assim como ocorre na escavação em rocha.

A princípio, esses matacões não foram uma surpresa durante a execução da obra. O projeto e as investigações geológicas feitas já indicavam uma grande quantidade desse material no trecho. Então, houve essa alteração de serviços. E o que aconteceu? Aqueles serviços lá, no contrato, atingiam a monta de 23,3 milhões de reais. Quando esses serviços migraram, eles atingiram 52,9 milhões de reais.

Esses serviços aqui que existiam, a princípio seriam suficientes para remunerar esses serviços de matacão. Então, não haveria essa necessidade de inclusão de serviços relacionados a matacão. Fizemos uma conta direta: isso aqui



leva um sobrepreço de 29,6 milhões de reais, somente nesses serviços. Isso já foi pago.

O sobrepreço é aquele apontamento que o Tribunal faz sobre o preço do serviço. Quando esse serviço com sobrepreço é medido e pago, isso passa a ser o que nós chamamos de superfaturamento. Então, isso já virou um superfaturamento de 33,5 milhões de reais.

Por que essa diferença? Porque foram medidos, nesses serviços, quantitativos a mais do que os apresentados na alteração do termo aditivo. Por isso, o valor é maior. Esse foi o primeiro achado.

O segundo achado é um problema decorrente do atraso que houve na obra, que, a princípio, foi gerado por atrasos na liberação de frentes de obra. O contrato tinha uma previsão inicial de 36 meses, salvo engano, terminando inicialmente em abril de 2016, e houve uma extensão de prazo de 20 meses. Então, ele passaria para outubro de 2017. A conta é mais ou menos essa.

O aumento passou de 36 meses para 56 meses, e houve um pleito da contratada de que houvesse um pagamento extra, por conta desse atraso, nessas rubricas aqui: administração local; administração central; seguro responsabilidade civil; e gestão de qualidade, segurança, medicina, mais EPI. Os valores dessas rubricas estavam embutidos no BDI da obra.

E que cálculo foi feito? Calculou-se o valor dessa rubrica durante todo o período inicial de 36 meses e dividiu-se por 36 para se chegar ao valor mensal dessa remuneração por esses serviços. E a premissa foi: *“Eu vou manter essa remuneração mensal”*. Aí se multiplicou essa remuneração mensal pelos 20 meses em que houve acréscimo e foi feito um novo cálculo de quanto isso impactaria nos percentuais iniciais do BDI.

Então, o que aconteceu? Essas rubricas, que eram uma percentagem do BDI, originalmente, aumentaram de valor, porque o valor total pago por isso, de 36 meses para 56 meses, aumentou. Como isso é calculado em cima do custo direto, e não houve aumento do custo direto da obra, essas rubricas acabaram aumentando os seus percentuais. Foi feita essa conta e houve uma remuneração da contratada por isso.



A fiscalização do Tribunal fez essa conta e apontou, além do problema da forma do cálculo, que também os percentuais do início já estavam bem altos, bem acima dos valores dessas rubricas, conforme os acórdãos que o TCU tem.

Em suma, esses valores foram calculados em relação aos 36 meses originais como sendo de 29,4 milhões, e o apontado é que deveriam se limitar a 6,2 milhões. Além disso, houve outro cálculo para remunerar os 20 meses adicionais, o que corresponderia ao valor de 17,5 milhões, ainda a serem pagos, que deveriam se limitar a 3,7 milhões. Pois bem, fazendo a conta, isso aqui gera um sobrepreço de 23,2 milhões, e aqui de 13,8 milhões — é a subtração aqui direta. Parte dessa parcela aqui, que são 21,6 milhões, já foi paga. Aí, só quero lembrar que esses valores não são de 2012, já existe alguma coisa de reajuste contratual dentro desse valor.

Por fim, a terceira irregularidade, eu posso dividir em duas. Vou começar pela da direita. O primeiro e o terceiro termos aditivos fizeram um acréscimo injustificado de quantidade de serviços, ou seja, vários serviços que estavam previstos contratualmente, ganharam um volume grande durante a execução do contrato, sem a correspondente alteração de projeto. A princípio não há — pelo menos não foi apresentada, até o momento — uma justificativa para esse aumento de quantitativos, sendo que o projeto continua intacto, original. Isso levou a um sobrepreço de 39,8 milhões, só nesse acréscimo de quantidade de serviços. E são serviços basicamente ligados à terraplanagem: escavação, carga e transporte de material.

O outro problema é que, durante a execução desse contrato, houve vários termos aditivos. Verificou-se que houve acréscimo de serviços novos e de quantidades de serviços existentes, durante a execução contratual. Quando analisados somente esses serviços, ou seja, serviços novos, mais acréscimo de serviços existentes, isso chega à monta de 218,5 milhões, aproximadamente 35% do valor original do contrato.

O que causa mais estranheza é que o valor do contrato continua inalterado. Como eu disse, o impacto disso no contrato é zero, ou seja, diversos serviços foram retirados do contrato para que ele absorvesse esse acréscimo de serviços novos e de quantidade de serviços já existentes. Serviços que, a princípio, são necessários.



Por exemplo, os serviços no teto dos túneis, que foram retirados. Os túneis são necessários, ou seja, esses serviços terão que ser executados em algum momento, mas eles já não fazem mais parte do contrato, porque a princípio não houve nenhuma modificação no valor do contrato. Ora, isso é um caso que causa certa preocupação. Como é que vai ser o final desse contrato? Quando esses serviços necessários aparecerão e em que condições?

A situação atual do processo. Não houve deliberação do TCU sobre o relatório de auditoria, como eu falei. Ele havia sido pautado na sessão ontem, mas foi retirado de pauta. Houve uma sustentação oral na sessão, tanto da DERSA quanto da contratada, e ele foi retirado de pauta.

A manifestação preliminar da DERSA não enfrentou os achados 1 e 3 — basicamente a que foi apresentada e analisada pela equipe. Falou apenas do achado 2. É isso que consta na instrução da unidade técnica que analisou. Além disso, documentos complementares foram juntados ao processo ontem. Trata-se de grande quantidade de documentos, que haviam sido, inclusive, mais de uma vez pedidos durante a fiscalização. Foi uma fiscalização relativamente longa, começou no ano passado, teve toda a parte de execução e de relatório este ano, mas o relatório terminou já no segundo semestre. Então, foi um tempo longo, mas essa documentação apareceu somente no dia de ontem.

Era isso o que eu tinha a dizer. Desculpem-me por ter avançado no horário.
Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Obrigado, Luiz Fernando. Não tem problema ter avançado um pouco no tempo. Fique tranquilo.

Concedo a palavra ao nobre Sr. Laurence Casagrande, Secretário Estadual de Logística e Transportes de São Paulo e Diretor-Presidente da DERSA.

O SR. LAURENCE CASAGRANDE - Senador Hélio José, quero, na sua pessoa, cumprimentar todos os Parlamentares presentes a esta audiência pública. Quero também aqui fazer um agradecimento à Diretoria do DNIT, que foi ela a convidada a participar, e nos estendeu esse convite, dando-nos a oportunidade de apresentar aqui as nossas contrarrazões ao que foi exposto.

Eu pedi à assessoria que colocasse um vídeo da obra em andamento, feito em outubro último. Eu queria aproveitar uma frase do Senador Hélio José, quando



ele disse que uma das intenções desta Comissão é evitar que o projeto seja paralisado e vire o esqueleto de uma obra inacabada. Eu queria mostrar para os senhores uma obra que tem hoje, só em funcionários contratados, mais de 6.800 funcionários trabalhando.

(Exibição de vídeo.)

O SR. LAURENCE CASAGRANDE - Neste filme, que é extenso e vai passar durante toda a minha apresentação, os senhores vão ver o volume dessa obra que atualmente, só em atividades de obra, comporta mais de 6.800 postos de trabalho. Se computadas as atividades acessórias, nós chegamos próximos à monta de 10 mil postos de trabalho desenvolvidos numa obra gigantesca, na Região Metropolitana de São Paulo. Essa obra do Trecho Norte do Rodoanel é fundamental para organizar o tráfego de São Paulo, podendo aliviar o trânsito da Marginal Tietê, a principal avenida de São Paulo hoje, e organizar o tráfego de passagem pela cidade de caminhões de carga. A Região Metropolitana de São Paulo abriga os dois maiores aeroportos brasileiros, tem proximidade com o Porto de Santos e faz a ligação entre a Região Sul e as Regiões Norte e Nordeste do País, logo, comporta-se como principal conector logístico do Brasil.

Daí a importância de sensibilizar os senhores quanto à paralisação dessa obra fundamental, seja pelo volume de emprego que ela coloca, seja pelo benefício ao desenvolvimento econômico, não apenas do Estado de São Paulo, mas de todo o Brasil, uma vez que nós temos a Região Metropolitana de São Paulo como grande conector logístico brasileiro.

Isto posto, eu gostaria de esclarecer aos senhores que o Rodoanel Norte é um empreendimento de quase 10 bilhões de reais em valores de hoje. Os valores apontados pelo TCU em sua auditoria dizem respeito àqueles que compõem o nosso termo de compromisso com o Ministério dos Transportes, mas eles estão em valores referenciados a 2010.

Em valores presentes, nós estamos falando de um empreendimento de 9,8 bilhões, que tem dois sócios: o Governo Federal, que deveria participar com um terço do empreendimento, como o fez no Rodoanel Trecho Sul e Trecho Oeste; e o Governo do Estado de São Paulo, que cobre dois terços do empreendimento.



O Governo de São Paulo, para dar conta desse montante, realizou um empréstimo junto ao Banco Interamericano de Desenvolvimento, empréstimo esse no valor de 1 bilhão e 150 milhões de dólares, feito com o apoio do Senado Federal, cujos recursos são alocados diretamente no empreendimento. Mas, por força do contrato firmado com o banco, as contratações do Rodoanel Norte devem seguir as normas do BID.

Isso é autorizado pelo art. 42, § 5º, da Lei nº 8.666, de 1993, que diz que, quando a instituição internacional impuser, por meio de contrato, adoção de suas normas, essas podem ser feitas pela instituição mutuária do empréstimo. E assim foi feito pelo Estado de São Paulo.

Daí algumas questões levantadas pela fiscalização do Tribunal de Contas citadas aqui com estranheza não encontram um paralelo na legislação nacional, mas elas estão amplamente justificadas nas normas do banco, como eu vou demonstrar a seguir, e daí esclarecer essa suposta estranheza.

Eu gostaria de retomar aqui uma posição colocada pelo Secretário de Fiscalização do TCU, o Luiz Fernando, dizendo que, de fato, o acaso do Rodoanel ainda pende de aprovação por parte do Plenário.

Então nós não temos aqui uma IGP autorizada, Sr. Presidente, pelo Tribunal de Contas ainda. Não há uma definição nesse sentido, e sim há uma propositura, uma recomendação por parte da fiscalização, que ainda pende de apreciação dos Srs. Ministros do Tribunal de Contas.

Esse relatório apresentado pelo Tribunal traz três propostas de classificação como IGP, como bem apresentou aqui o Luiz Fernando. A primeira delas diz respeito à inclusão de serviços de matacão, os quais, como entendeu a fiscalização do Tribunal de Contas, já previam a realização, ou seja, esses serviços já estavam previstos dentro da descrição de outros serviços contidos no contrato original; assim, a diferença entre o preço unitário contido no contrato original e aquele que foi colocado pela adição dos novos serviços, multiplicados pela quantidade desses serviços, gerou o cálculo de sobrepreço e, depois, do superfaturamento apontado aqui pelo Sr. Luiz Fernando.

Bom, o que acontece no caso específico desses serviços? São seis serviços que foram alterados. Ao longo do processo de obras, ou seja, a partir do início das



obras, as construtoras dos Lotes 1, 2, 3, 4 e 5 — o Rodoanel tem seis lotes de obras, mas os cinco lotes, do lote 1 ao lote 5, que são os lotes mais próximos à Serra da Cantareira, dado que o Rodoanel se dá em região de serra montanhosa, daí o número de obras de artes e de túneis que o Luiz Fernando aqui apresentou —, as construtoras desses lotes começaram a apresentar pleitos de que havia uma quantidade muito grande de matacões, uma quantidade superior àquela que se poderia considerar normal, adequada e apresentada pelos documentos de licitação. E pleiteavam então, a inclusão de um serviço novo, dado que o trabalho com matacão, uma vez que são blocos de rocha, como bem demonstrou aqui o Luiz Fernando na foto, envoltos de solo. Portanto, as obras exigiam a limpeza desse solo, a fim de que possam eles ser desmontados e depois transportados.

Essa discussão e esse conflito com essas construtoras perduraram desde o início da obra, que se deu em março de 2013, até 2015, quando o DERSA fez um aditivo e incluiu seis preços novos.

Vale ressaltar que, pela norma do banco, existe uma figura que não encontra amparo na legislação brasileira, que é o preço provisório. E há outra figura também prevista em contrato — aliás, ambas estão previstas nos contratos assinados com as construtoras e seguem as normas do banco —, qual seja o fato de que todas as medições são consideradas provisórias até o encerramento do contrato. Apenas a última medição do contrato torna as demais medições definitivas, ou seja, as medições do contrato podem ser revistas a qualquer tempo, porque estas são cláusulas do próprio contrato.

Então, a DERSA, à época, aceitou a inclusão desses serviços para evitar a paralisação da obra e, em procedimento contínuo, contratou uma perícia do Instituto de Pesquisas Tecnológicas. Os aditivos se deram em setembro e, na sequência, foi contratada uma perícia no Instituto de Pesquisas Tecnológicas. E, na resposta dessa perícia, que se deu no final do primeiro semestre de 2016, o Instituto de Pesquisas Tecnológicas concluiu que não havia surpresas geológicas no aparecimento desses matacões.

A DERSA, ato contínuo, suspendeu um dos serviços automaticamente — e isso se deu em julho de 2016. Então, vale dizer que, desde julho de 2016, o serviço que tinha o maior volume, em termos de valor, foi suspenso. Ou seja, dos 63



milhões totais, ele responde por 21 milhões, ou um terço do valor total. Esse serviço teve seus pagamentos suspensos desde julho de 2016.

Na sequência da suspensão desse processo, as construtoras avocaram outra cláusula do contrato, que é a formação de uma junta de conciliação, porque elas não concordavam com a medida tomada. Então, ato contínuo, foi formada essa junta. Essa é uma junta eminentemente técnica, formada por professores altamente gabaritados e com um currículo extenso no campo da geotecnia. Essa junta foi formada e passou a estudar o caso e com forma a propor. A junta foi formada em agosto de 2017, quando conseguimos a concordância dos nomes dos peritos, e os peritos passaram a estudar o caso específico.

Quando recebemos o relatório da fiscalização do TCU, que incluía, além do item que estava sendo discutido na junta, outros cinco itens que se entendem ter relação com serviço de matacões, a DERSA automaticamente suspendeu o pagamento desses outros cinco itens, e esses outros cinco itens foram incluídos no objeto de análise dessa junta.

Neste momento, Sr. Presidente, no caso do Item 3.1 do relatório de fiscalização, não há nenhum pagamento dos serviços questionados pelo TCU. Isso já foi uma providência tomada, esses pagamentos já foram suspensos. E o assunto vem sendo analisado por uma junta composta por professores altamente gabaritados, que têm prazo até janeiro próximo para se manifestar acerca da razão da inclusão ou não desses serviços.

Com relação ao item 3.2, que é o reequilíbrio econômico e financeiro por atraso na liberação da frente de obra, a discussão se dá sobre o método de cálculo e não sobre o reequilíbrio. A fiscalização do TCU no primeiro relatório, na sua primeira manifestação, não questiona o reequilíbrio em si; ela questiona o cálculo feito para esse reequilíbrio, porque ela discorda de três pontos adotados pelo perito contratado pelo DERSA para que se fizesse essa apuração.

Vale ressaltar que esse perito, inclusive, já foi citado em alguns acórdãos do TCU, já prestou serviços, e o trabalho prestado por ele já serviu de base para alguns acórdãos tomados pelo TCU, um deles é o acórdão paradigma — Acórdão nº 2.662, se não me engano, de 2013 — que determina os valores de padrões para que se analise os BDIs dos contratos de obras no Brasil.



Esses três itens, esses três elementos, esses três componentes dos Benefícios e Despesas Indiretas — BDIs são: administração local, administração central e o seguro.

No caso do seguro e da administração central, a primeira manifestação do TCU vai no sentido de dizer que esses itens, pela norma estabelecida pelo Acórdão nº 2.662 — talvez o número não esteja correto —, mas, pelo acórdão paradigma, são calculados em função do valor da obra, ou seja, são taxas, são percentuais do valor da obra e, por essa razão, não deveriam ter sido incorporados no cálculo de reequilíbrio.

Já o caso da administração local, a fiscalização entende adequada a consideração da administração local, mas discorda do percentual que continha o contrato de obras, porque se dizia, naquele momento, era muito alto.

Bom, quando nós apresentamos nossa primeira manifestação ao Tribunal de Contas, nós fizemos essa manifestação em outubro último, e essa manifestação continha dois conteúdos principais. O primeiro deles era um pedido de dilação de prazo para que se pudesse manifestar sobre todas as propostas de IGPs apresentadas pela fiscalização com tempo hábil, haja vista, que nossos documentos de obras são documentos que prestam contas ora ao Banco Interamericano, ora ao Tribunal de Contas da União, ora ao Tribunal de Contas do Estado, e cada um dos nossos sócios, dos nossos financiadores, tem uma metodologia para receber e analisar essa documentação.

Então, nós pedimos ali para que pudéssemos fazer a devida adequação e apresentar isso no prazo.

Mas, naquela mesma manifestação nós nos defendemos em relação ao Item 3.2, que tratava do reequilíbrio, e demonstramos que a administração central e o seguro, sim, dependem do prazo de obras. Isso, inclusive, encontra guarida em alguns acórdãos do próprio Tribunal de Contas.

E, com relação à administração central, nós mostramos que, ao converter o modo como esses percentuais haviam sido calculados no contrato original, embora não sigam o padrão do Sistema de Custos Rodoviários — SICRO e do Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil — SINAPI, esses percentuais seguem o padrão da tabela de preços unitários da Secretaria de



Transportes do Estado de São Paulo, que é uma regra imposta dentro do Estado de São Paulo para que sirva como preço base das licitações. Portanto, seguiu-se o formato de cálculo do BDI exato, conforme proposto pela legislação Estadual.

Lembro a todos os senhores que dois terços originalmente dessa obra são financiados, custeados, pelo Governo do Estado de São Paulo. E apenas um terço, em tese — porque, na realidade, o número atual é o de 19,7% —, é financiado pela União, porque nós temos, desde 2015, observado sucessivos atrasos nos repasses do Governo Federal ao empreendimento, não cumprindo aquilo que está no Orçamento e nem no plano de trabalho do próprio termo de compromisso.

Então, nós demonstramos que a nossa administração central não se encontrava nos percentuais que analisou a fiscalização, porque ela aplica uma metodologia diferente. E, quando essa conversão é feita para o percentual do Tribunal, nós estamos dentro do limite. Mesmo somando a administração central, qualidade, segurança, medicina e meio ambiente, nós estamos dentro do *range* ou dos quartis apontados no critério base.

Demonstramos, ainda, que a nossa administração central contém, dentro do item administração central, resquícios de alguns outros componentes que não existem na metodologia estadual, mas existem na metodologia federal.

Isto posto, apresentamos a nossa manifestação. A própria fiscalização do Tribunal de Contas fez uma análise desse material e se manifestou, Presidente, no seguinte sentido: reviu o cálculo de sobrepreço. Portanto, o cálculo de sobrepreço foi revisto. Ele era de 23 milhões 143 mil e 293 reais, mas caiu, nessa manifestação do último dia 9 de novembro, para 20 milhões, 68 mil, 32 reais e 81 centavos, considerando aí a inclusão do item seguro. Além disso, sobre uma parcela da administração central, ainda persiste a discussão sobre a questão da administração local, mas, na discussão do mérito disso, esperamos dirimir e mostrar a correção do ato que foi feito.

Então, diante dessa redução de valor e da análise feita pela fiscalização, essa manifestação do último dia 9 de novembro propõe, inclusive, à Relatora a modificação da classificação de IGP para IGC do item 3.2.

Com relação ao item 3.3, que trata da alteração injustificada de quantitativos, nós discordamos de que ela seja injustificada. E, no último dia 27 — e não dia 29, eu



queria fazer essa correção aqui —, nós protocolamos junto ao Tribunal uma grande quantidade de material. Só para se ter ideia, nós entregamos um HD que tem mais de 10 gibabytes de informação, com todas as justificativas, mostrando não só as alterações posteriores de projeto, mas também as memórias de cálculo que apresentam os valores desse projeto. Ou seja, quanto ao suposto sobrepreço, o TCU faz uma conta, como disse o Luiz Fernando, de subtração direta: ele pega aquilo que foi retirado, soma aquilo que foi adicionado e chega a 218,5 milhões de reais, ou 34,82% do contrato.

Nós demonstramos ao Tribunal que a alteração real é do valor de 61 milhões, 104 mil, 250 reais e 77 centavos, perfazendo 10,11% do valor do contrato original.

Nesse sentido, é importante dizer: *“Poxa, mas por que se fez o acréscimo de serviços e a subtração de outros que seriam necessários?”* De fato, o Luiz Fernando tem toda razão, pois são serviços necessários — e a própria instrução do DERSA, que cuidou da preparação desses ativos, diz que esses serviços são necessários; o relatório de fiscalização inclusive cita isso. Mas por que isso foi feito? Foi feito porque o Banco Interamericano de Desenvolvimento só aceita alterar o valor total do contrato quando projeto executivo estiver pronto e se possa calcular a efetiva taxa interna de retorno daquele financiamento.

E isso foi feito. Nós tivemos a não objeção do banco ao projeto executivo em julho último, quando essas providências começaram a ser tomadas no sentido de se trazer os contratos aos valores reais.

Mas posso assegurar ao sehores que essa alteração não será da ordem de 218 milhões, mas sim de 61 milhões, efetivamente 10,11% do valor original do contrato, o que nos parece bastante razoável para uma obra que tem mais de 50% de seu trecho, no Lote 2, composto por túneis e obras de arte e uma terraplanagem realizada numa região de serra, numa região com uma topografia, um relevo bastante acentuado e bastante expressivo.

Isto posto, Sr. Presidente, quero só terminar, dizendo o seguinte: V.Exas. tiveram a oportunidade de ver no filme todo o gigantismo dessa obra; o contrato hoje está com 86% realizado —refiro-me ao contrato do Lote 2 —, e o empreendimento está na casa de 79% concluído.



Essa obra tem inauguração do trecho entre a Fernão Dias e o Rodoanel Oeste, que é o primeiro segmento, prevista para o primeiro semestre do ano que vem; e o segundo segmento, que está entre a Fernão Dias e a Via Dutra, para o segundo semestre do ano que vem. É uma obra importantíssima.

Em que pese tenhamos tido menos recursos federais do que havíamos originalmente acordado com o Governo Federal — e, nesse sentido, ainda há um saldo de repasse da ordem de 715 milhões —, os valores que se discutem nesta Casa para o ano que vem, que é o último ano de obra, são muito inferiores a esses 715 milhões de saldo.

O Estado de São Paulo tem-se proposto a cobrir a diferença, e assim o tem feito com recursos próprios, dada a importância disso. E, diante de todo esse esforço feito pelos paulistas é importantíssimo não só para São Paulo, mas para o Brasil, é que venho chamar atenção do Comitê e pedir que essa obra não seja paralisada, porque esses recursos são importantes para que ela possa ser concluída e efetivamente entregue à população.

Eu tenho certeza de que, ao final desse processo de análise do Tribunal de Contas, nós teremos todas essas alegadas estranhezas devidamente esclarecidas no acórdão que foi encaminhado a esta Casa pelo Tribunal de Contas. Uma das vantagens apontadas de se encaiminhar uma proposta de IGP, ou seja, uma IGP que ainda não foi apreciada pelos Ministros, é a possibilidade de esclarecimento. Acho que estamos fazendo isso hoje. E saliento que, no acórdão enviado, há uma passagem que fala sobre uma questão bastante interessante, a qual eu gostaria de ler.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Estamos precisando que V.Sa. conclua, porque são só 10 minutos para cada um, e tenho mais três audiências para fazer.

O SR. LAURENCE CASAGRANDE - Apenas para terminar, quero dizer o seguinte: em 2016, foram encaminhadas ao Congresso Nacional cinco indicações do tipo IGP e que, no encaminhamento do relatório de 2017, três dessas PIGPs — ou seja, propostas de IGPs — já não constavam mais, porque já haviam sido saneadas ou reclassificadas para uma condição de menor gravidade.



E nós já tivemos, nesse caso específico, a própria fiscalização recomendando a reclassificação de pelo menos uma. Tenho certeza de que, após a análise da documentação colocada no último dia 27, a fiscalização vai poder rever essa classificação, e o Congresso apreciará esse caso não como sugestão de paralisação, mas como outro tipo de classificação.

Muito obrigado e desculpem pela extensão do tempo.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Eu vou ler, só para registro, as perguntas que eu teria de fazer para a responsável pelo Rodoanel. Segundo o Consultor, estão respondidas, mas eu vou fazer esse registro.

“O levantamento feito pelo TCU chegou a nos assustar. Se esses fatos se confirmarem, o que nós vemos são irregularidades milionárias, feitas de uma forma que chega a ser simplória na sua forma de execução. A obra está ainda na metade, e o dinheiro dos contribuintes paulistas e brasileiros parecem estar em grande risco.

Minhas questões ao Ministério e ao DERSA são simplesmente para que confirmem ou neguem os fatos apontados pelo TCU, porque esses fatos são gritantes. Vou detalhar os principais, sendo cada um deles de valor significativo diante do total do contrato.

O que justifica acrescentar serviços isolados de tratamento de “matações” quando o projeto licitado já incluía explicitamente o tratamento desse tipo de ocorrência como parte das etapas de corte e escavação?

O que justifica cobrar parcelas mensais fixas de administração central e seguro, quando esses valores são universalmente calculados apenas em função do valor da obra? Lembro que esse método de eternizar custos indiretos foi o esquema que causou os imensos prejuízos e desvios que ocorreram em Angra 3, hoje processados pela Lava-Jato e que nós também reexaminamos ontem.

O que justificaria fazer termos aditivos retirando quantitativos de serviços necessários e incluindo outros quantitativos injustificáveis de terraplenagem, tudo isso sem nenhuma justificativa de projeto?

Dentro deste último ponto, tratando ainda do aumento injustificável de quantitativos nos termos aditivos, o que justificaria prever em contrato que a empreiteira vai levar para o bota-fora mais material do que todo aquele que ela vai retirar da obra?”



Nobre Laurence, você fez aqui uma série de colocações, mas eu gostaria de receber por escrito a resposta a essas perguntas, para que possamos deliberar sobre elas no nosso comitê.

Indago se há algum Parlamentar que queira fazer considerações? *(Pausa.)*

Então, passo a palavra ao Laurence, que dispõe de 10 minutos para as considerações.

O SR. LAURENCE CASAGRANDE - Em primeiro lugar, a posição do Estado de São Paulo e da DERSA é de que não há irregularidade, pois tudo foi feito dentro dos limites traçados no contrato. Relembro a todos que esses contratos se afastam da tradição da Lei nº 8.666, de 1993, uma vez que seguem normativos do Banco Interamericano de Desenvolvimento.

Sr. Presidente, a obra não está na metade, ela está quase 80% concluída. O contrato, em tese — que é o contrato do Lote 2, aquele que foi analisado em detalhes pela fiscalização — está com mais de 86% de execução. Daí a importância do prosseguimento da obra.

Eu diria ao senhor que o dinheiro dos paulistas e dos brasileiros não está em risco. A nossa preocupação foi muito grande. E reafirmo que o nosso entendimento e a nossa convicção é a de que, ao final desse processo, isso será esclarecido e compreendido.

Com relação aos demais itens, eu vou atender ao seu pedido e respondê-los por escrito. De forma geral, acho que eu tratei de todos esses itens ao longo da minha explanação.

Eu só queria dizer que há uma grande diferença entre as obras de Angra 3 e as do Rodoanel Norte. Eu conheço Angra 3 pelo que li na imprensa e conheço muito bem a obra do Rodoanel Norte. Então, queria pedir aos senhores que fiquem muito tranquilos, porque essas alterações e todas essas gestões feitas são regulares e que esse contrato chegará ao final como uma grande obra de engenharia. Fiquem tranquilos porque se trata de uma obra que teve, desde o início, uma competição muito grande, com mais de 25 licitantes participando do certame. Houve um desconto expressivo no início desses contratos, superior a 20%, e os contratos finais continuarão econômicos e extremamente vantajosos para os paulistas e para os brasileiros.



Muito obrigado.

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

Quero falar que, da minha parte, eu também tenho total interesse nessa obra tão fundamental para a capital de muitos brasileiros, que é São Paulo, a maior cidade do País. Espero que a gente possa dar continuidade aos trabalhos, com celeridade, para o mais breve possível terminarmos essa obra, sem dúvida.

Passo a palavra ao Sr. Luiz Fernando, do TCU, para as considerações.

O SR. LUIZ FERNANDO URURAHY DE SOUZA - Eu acredito que o que foi mostrado no relatório está bem claro.

Eu queria comentar que esse problema detectado no Lote 2 se replica nos demais lotes, de nºs 1, 3, 4, e 5. É que nós ainda não tivemos a capacidade de fazer as mesmas análises para os outros lotes. Mas, a princípio, essa alteração de quantitativos e a colocação de matacões são replicadas nos outros lotes. Isso nos causou certa preocupação.

Outra coisa: quero dizer que a fiscalização adotou os parâmetros adotados normalmente em obras que têm recursos da União. Mas, independentemente disso, é interessante dizer que salta aos olhos esse problema de só ao final do contrato ver-se o preço final. Ou seja, houve essa variação de quantitativos durante as medições, não guardando, a princípio, uma ligação com o projeto existente. Até do ponto de vista da engenharia, se não houver uma fiscalização e um controle muito grandes, isso pode gerar muitos problemas.

Bom, basicamente, era isso que eu queria falar.

Eu gostaria de agradecer a oportunidade e coloco-me à disposição para o esclarecimento de dúvidas.

Por fim, em relação ao comentário sobre a documentação que foi entregue esta semana, como o Dr. Laurence falou, ela foi por diversas vezes solicitada durante a fiscalização. Mas são 10 gigabytes de informação e, portanto, seria humanamente impossível fazer a sua análise de segunda até ontem, data do acórdão que seria do acórdão do Tribunal. Também não se conseguiria, em uma ou duas semanas, analisar essa vasta documentação que, provavelmente, são relatórios de medições, enfim. Eu queria apenas deixar isso bem claro.

Muito obrigado.



O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Nós do Comitê precisamos, Luiz Fernando e Laurence, de um *feedback*. Eu vou fazer esta reunião sobre o BRT de Palmas para tentar superar as questões. Acho que nós poderíamos tentar ver uma decisão para saber se vão fazer ou não o IGP com uma deliberação de vocês. Esta seria a forma de deliberarmos a questão.

Só um minuto, porque estou falando com o Líder. *(Pausa.)*

Para deliberarmos sobre esta situação, precisamos saber se seria possível, até segunda-feira ou amanhã o dia todo, este acórdão sair ou com IGP ou com IGC, enfim, como vocês resolveriam.

Seria muito importante termos este *feedback*. Será que é possível?

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - A Ministra Ana Arraes é a Relatora.

Nós teríamos que ver com o Laurence. Precisaríamos marcar uma conversa com vocês, o TCU e esta Comissão. Sugiro que nos encontremos às 12 horas. Como às 11h30min, nós vamos nos reunir com o pessoal de Palmas, nós poderíamos nos encontrar às 12 horas para ver o que se encaminha a respeito desta questão. Está complicado.

(Pausa prolongada.)

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Dando continuidade aos trabalhos, quero agradecer ao Laurence e ao Luiz Fernando. Convido a fazer parte da Mesa o Sr. Bernardo Braga Pasqualette, Gerente Setorial de Demandas Legais e Auditorias da PETROBRAS, para discutirmos o sistema de esgotamento sanitário de Porto Velho.

Agora, vamos ouvir o Sr. Cezar Eduardo Scherer, Gerente de Projetos de Saneamento Integrado do Ministério das Cidades, para discutirmos o sistema de esgotamento sanitário de Porto Velho.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - O.k., Secretário.

Qual é o nome do senhor?

O SR. ANTONIO HENRIQUE PIRES - Henrique Pires, Secretário Nacional de Saneamento Ambiental.



O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Seja bem-vindo!

Passo a palavra, neste momento, ao Sr. Bruno Martinello Lima, para expor a questão referente às obras do sistema de esgotamento sanitário de Porto Velho.

O SR. BRUNO MARTINELLO LIMA - Em relação ao sistema de esgotamento sanitário de Porto Velho, nós nos referimos ao Contrato nº 118, firmado em 2015, no valor de 484 milhões, com o consórcio Gel-MCEN, no Regime de Contratação Integrada — RDC. Foi feita uma licitação nestes moldes. Quanto ao investimento, ele possui aportes da União de cerca de 370 milhões — 138 milhões serão financiados por meio do FGTS.

A auditoria foi realizada em 2016, quando o IGP foi deliberado por meio de despacho monocrático do Ministro-Relator Bruno Dantas, além da expedição de medida cautelar para a destinação de recursos federais a este termo de compromisso.

O que o Tribunal encontrou no caso de irregularidades graves com indicação de paralisação? Sobrepreço no orçamento paramétrico. Como se trata de um RDC, não houve um orçamento detalhado, mas um orçamento estimado, parametrizado. Dentro deste orçamento que foi levado para licitação, a equipe de fiscalização encontrou um sobrepreço de 205 milhões, aproximadamente 70% do orçamento-base, um valor extremamente expressivo, devido à superestimativa de quantitativos, ao superdimensionamento de equipamentos a ser utilizados na obra, a preços unitários excessivos frente aos sistemas referenciais de mercado, no caso, o SINAPI, e a preços paramétricos sem fundamentação adequada.

Neste caso, diversos serviços não estavam sendo parametrizados, ou não havia justificativa para os parâmetros utilizados. Além disso, houve outro IGP, em vista do não atendimento dos requisitos caracterizados na lei do RDC, necessários à utilização de contratação integrada, como justificativa técnica e econômica, além de inovação técnico-tecnológica, possibilidade de execução com diferentes metodologias ou possibilidade de execução com tecnologias de domínio restrito.

Neste caso, vale a pena lembrar que o tribunal, em 2010, já havia deliberado um IGP nestes termos de compromisso, por deficiências no projeto básico da obra. Naquela oportunidade, o contrato à época tinha sido encerrado, anulado, quando foi



retirado o IGP. Determinou-se que o projeto básico fosse refeito, por meio de melhores estudos, com mais detalhamentos, pois nele havia diversas deficiências.

Quando o tribunal retornou em 2016, verificou-se que não tinham sido feitos estudos aprofundados, não tinha sido feito um projeto mais bem desenhado, após 6 anos. Além disso, eles haviam utilizado um anteprojeto no âmbito de uma contratação integrada. Não só foram 6 anos para que os estudos fossem aperfeiçoados, mas também eles não fizeram, mas levaram um anteprojeto com diversas deficiências nos parâmetros utilizados para a licitação, o que gerou este sobrepreço extremamente expressivo.

A SGP foi confirmada neste ano, no Acórdão nº 1.308, de junho, de relatoria do Ministro Bruno Dantas.

Tendo em vista que o termo de compromisso teve a vigência expirada e não houve a renovação, o tribunal entendeu pela retirada do IGP e pela revogação da medida cautelar, já que não haveria mais desembolso de recursos federais para aquele contrato. Foi determinado, ainda, que o Ministério das Cidades se abstivesse de destinar novos recursos federais enquanto o contrato estivesse vigente. Assim, no âmbito do TCU, já foi deliberado que este contrato não pode receber recursos federais, medida que garante que não haja a continuidade deste contrato, pelo menos com recursos da União.

Além disso, determinou-se que a Caixa adotasse as providências em eventuais impactos que poderia haver no contrato de financiamento do FGTS, já que abarcava diversos problemas de sobrepreço na obra.

Esta é a questão.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Agradeço ao nobre Sr. Bruno Martinello.

Concedo a palavra ao Sr. Antonio Henrique Pires, Secretário Nacional de Saneamento Ambiental do Ministério das Cidades.

O SR. ANTONIO HENRIQUE PIRES - Boa tarde a todos e a todas.

Convido o Senador Hélio José a ressaltar a presença do Sr. Bruno Martinello, do TCU.



Senador Hélio José, as informações que o TCU acaba de explicar são um fato. Em fevereiro deste ano, já houve a rescisão dos contratos — eles não existem mais.

Eu estou surpreso. Gostaria de registrar a presença do nosso grande Cezar Scherer, cedido pela Companhia Estadual de Águas e Esgotos do Rio de Janeiro — CEDAE. Ele está há quase 14 anos no Ministério, portanto tem uma memória viva. Cezar é nosso colega engenheiro. Eu fiquei muito feliz em saber que ele é engenheiro. Este País carece de engenheiros em postos de Senador e de Deputado.

Qual é a questão do PAC I, quando estas obras foram contratadas? A questão é que, à época, não se exigia projeto para a contratação. No PAC II, já se passou a ser exigir projeto. Assim, vários contratos caíram no PAC I, como no caso desses dois.

Não obstante um futuro que eu espero não esteja muito longe, o próprio Ministério alocou 9,1 milhões para que o Governo de Rondônia elaborasse os projetos. Na época, observou-se que não havia projeto, mas nós alocamos recursos para ele. Mais à frente, o projeto ficou pronto e esperamos que seja reapresentado na carteira do Projeto Avançar, para que a população não fique prejudicada. Este é o grande objetivo de qualquer obra do Governo Federal.

Infelizmente, as normas não deixam que o Banco Mundial, por exemplo, realize a contratação na pontuação 90/10. Portanto, a empresa que apresenta efetivamente as melhores condições é aquela que contrata o projeto.

Em vários orçamentos, tanto na FUNASA, que eu tive a honra de presidir, como no que vejo agora na Secretaria de Saneamento, observa-se a deficiência não digo do Governo, mas do Estado brasileiro, em implementar bons projetos. Por isso, as outras explicações que aconteceram aqui também na área de saneamento, que, sem sombra de dúvida, com toda a vênica, para mim é a mais importante da engenharia — não digo isso porque estou nela —, em vista da redução nos gastos com saúde, um dos principais ralos para onde vai o dinheiro público.

Sr. Senador, gostaria de mencionar dois casos interessantes.

Em 2005, o Deputado Milton Monti alocou recursos para a construção de uma barragem em Indaiatuba. Na FUNASA, nós temos condições até de fazer as convalidações. Finalmente, conseguimos, em 2011, liberar o primeiro recurso. Por



que isso não foi feito antes? Por causa de uma documentação do terreno, por causa de uma briga. Não fosse a espera de 2005 até 2011, Indaiatuba teria tido problemas com a falta de água, diante da seca recente pela qual passou a Grande São Paulo.

O então Deputado Federal Davi Alcolumbre, colega de V.Exa., apresentou uma emenda em 2006. Hoje Macapá recebe equipamentos da ordem de 9 milhões para o tratamento de resíduos sólidos, graças a esta emenda de 2006. Se não pudéssemos realizar a convalidação, a população não estaria recebendo este benefício. Convém lembrar que hoje nós temos recursos para esta área em canto algum.

Eu digo isso, considerando a importância de uma Comissão como esta, em busca de soluções para que a população não fique mais uma vez prejudicada.

Sr. Presidente, aproveito a oportunidade para dizer que a Organização Mundial da Saúde diz que, para cada valor investido em saneamento, economiza-se de 4 a 5 nos gastos com saúde. Na semana passada, o Ministro da Saúde, Ricardo Barros, em reunião na Casa Civil, já passa a adotar 1 para 9. É espetacular esta redução nos gastos!

Quero registrar que estamos, no âmbito do Governo Federal, fazendo a revisão da legislação pertinente ao saneamento, exatamente para amenizar, reduzir ou até preservar ainda mais o Erário. Não só a sociedade civil organizada e as entidades do ramo, públicas ou privadas, mas também o Governo do Presidente Michel Temer estão trabalhando para que o tema seja encaminhado ao Congresso Nacional, e os legisladores possam dar a palavra final.

Da nossa parte, estamos à disposição para atender a esta Comissão e ao Congresso Nacional.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Agradeço ao Sr. Antonio Pires, Secretário Nacional de Saneamento Ambiental. Concorde com ele quando diz que investimento em saneamento é vida, é fundamental. Nós realmente precisamos reforçá-lo no nosso País. As atitudes de convalidação são muito importantes.

Eu gostaria de ler os seguintes comentários do Comitê de Avaliação das Informações sobre Obras e Serviços com Indícios de Irregularidades Graves — COI.

“Sistema de esgotamento sanitário de Porto Velho, Rondônia. Ministério das Cidades.



Este é um caso bem singular, e as contribuições dos presentes serão muito importantes para que a Comissão possa agir da forma mais eficiente possível.

Não há divergência nos fatos: as irregularidades no contrato de execução firmado pelo Estado são reconhecidas tanto pelo TCU, quanto pelo Ministério, e exatamente por isso o Ministério não liberou recurso nenhum.

O Tribunal retirou a indicação de paralisação porque não há mais convênio que permita repasse federal para a obra. Está correto. Mas a Comissão entendeu, votando o Aviso 13/17 agora em outubro, que o risco para a União continua, porque o contrato irregular feito pelo Estado continua vigente. Como esta obra é grande demais para a capacidade financeira do Estado e é importantíssima para a cidade de Porto Velho, daqui a muito pouco tempo o Ministério vai receber um novo pedido de recursos federais. O problema que foi atacado com o bloqueio não era o convênio federal: era o contrato estadual, e ele continua lá, mais vivo do que nunca.

Por outro lado, nós reconhecemos a situação burocrática difícil de bloquear uma obra para a qual não há mais previsão formal de emprego de recursos federais. Dá trabalho não só para o TCU, mas também para o Ministério e o Congresso Nacional.

Então, o que perguntamos a todos os participantes é a sua avaliação de como é que o risco de destinar recursos a esse contrato poderia ser enfrentado por meios alternativos, sem que esse contrato continue figurando no quadro de bloqueio da Lei Orçamentária.”

Indago ao Sr. Bruno se tem algum comentário a fazer a este respeito.

O SR. BRUNO MARTINELLO LIMA - Estas considerações são bem pertinentes. Realmente, seria um trabalho burocrático a mais colocar no quadro de bloqueios, tendo em vista que não se sabe quando este pedido chegará.

De outra forma, eu concordo que há uma preocupação com o contrato vigente e, tendo em vista que a cidade de Porto Velho tem um percentual de tratamento de esgoto baixíssimo, perto de zero. Logo esse pedido vai chegar, já que há uma necessidade real, e o empreendimento é de suma importância.

Como medida alternativa, o TCU já fez esta determinação de que o Ministério não libere recurso enquanto esse contrato estiver vigente. Então um novo termo de compromisso não poderia ser abarcado para esse contrato. Agora, se o Ministério



desrespeitasse essa determinação do TCU, poderia acontecer algum prejuízo para o Erário.

Eu acho que, se o Ministério, caso chegue o pedido, se compromettesse a avisar o Congresso e o TCU de que chegou esse pedido, quando for analisar, para que as instâncias de controle consigam acompanhar de perto se esse contrato foi anulado, se eventual pleito vai ser ainda para ele, a gente conseguiria tomar as medidas cabíveis e impediria que essa obra viesse a ser realizada no âmbito desse contrato — não que o empreendimento como um todo venha a ser repensado, ou venha a ser feito um novo projeto, ou venha a ser relicitado.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - O senhor deseja fazer mais alguma consideração? *(Pausa.)*

Agradeço e libero-os, então, da composição da Mesa.

Vamos discutir aqui a obra de construção da Vila Olímpica de Parnaíba, no Piauí. O representante do Ministério do Esporte junto a essa obra é o Sr. Mário Brasil do Nascimento. Seja bem-vindo!

E o representante do TCU junto à obra de construção da Vila Olímpica de Parnaíba é o Bruno, que está com a bola cheia!

Tem a palavra, por 10 minutos, o Bruno Martinello Lima.

O SR. BRUNO MARTINELLO LIMA - Há um projeto para construção da Vila Olímpica na cidade de Parnaíba. Quem está gerindo a obra é a Fundação dos Esportes do Piauí, no âmbito de um contrato de repasse com o Ministério do Esporte. Na verdade, são dois contratos de repasse: um para o projeto do estádio, que já foi cancelado — havia uma previsão de aporte de recursos para um futuro estádio, que, depois da atuação do Tribunal, veio a ser cancelado —, e outro contrato de repasse, esse de maior monta, no valor de 16 milhões, para a construção da Vila Olímpica, com diversos equipamentos esportivos no local.

(Segue-se exibição de imagens.)

O TCU foi à obra. A recomendação de paralisação IGP foi dada em 2013 ainda, quando foi feita a primeira fiscalização do TCU. O que o TCU encontrou como irregularidade grave com indicação de paralisação foi principalmente a ausência de estudos de viabilidade técnica e socioeconômica; falta de previsão das atividades que seriam realizadas naquele local; falta de estimativa de custos de operação e



manutenção, quanto aquilo custaria, quem iria pagar, quais as fontes de financiamento, se haveria fonte de receita; e falta de definição do órgão responsável pela operação e manutenção, ou seja, depois de concluída a obra, quem iria gerir, quem iria operar, quem iria mantê-la.

Vemos aqui um breve histórico. O primeiro acórdão é o Acórdão 2.394, de 2013, quando foi pela primeira vez incluída a obra no bloqueio da LOA. Isso foi confirmado em 2014, 2015, 2016, com diversas determinações. Ainda, em 2015, foi cancelado aquele contrato do estádio.

E este ano, por meio do Acórdão 1.975, foi confirmada novamente a IGP. O Relator desse processo é o Ministro-Substituto André Luis de Carvalho. E a medida corretiva neste ano foi a determinação para o Ministério do Esporte desconstituir esse contrato de repasse e adotar providências para garantir a funcionalidade das obras que já foram executadas, daquelas etapas que já tiveram execução concluída.

Esse é um panorama breve de uma obra que já está há 5 anos, praticamente, no quadro de bloqueio da LOA. Eu acho que desta vez houve uma determinação para que seja encerrado o caso, já que houve a deliberação de desconstituir esse contrato.

(Pausa prolongada.)

O SR. MÁRIO BRASIL DO NASCIMENTO - Senhoras e senhores, boa tarde.

A respeito desse empreendimento, o esclarecimento é muito simples. Em face da determinação do TCU para a descontinuidade do contrato, isso já foi determinado por intermédio da mandatária da União, já foi operacionalizado no dia 24 de outubro. Nós já temos o termo de rescisão de contrato, publicado no *Diário Oficial* de 25 de outubro.

Inicialmente, cumprimento o Senador.

Então, retomando, nós queremos informar que no tocante a esse empreendimento, por determinação do TCU, houve já a descontinuidade do contrato. Isso ocorreu no dia 24 de outubro, com publicação já no *Diário Oficial da União* do dia subsequente.

O segundo passo é a questão da funcionalidade daquilo que foi executado, em torno de 11%. Então, nós estamos com a mandatária da União, a Caixa Econômica Federal, realizando as verificações, juntamente com a Fundação dos



Esportes do Piauí — FUNDESPI, para a constatação daquilo que foi executado e a sua respectiva funcionalidade. Já havíamos acompanhado, e há indicativos de que isso vai acontecer.

Além disso, nós temos notícias de que o Governo do Estado e a própria FUNDESPI, com interesse na obra, devem dar prosseguimento a ela com seus próprios recursos.

Em face dessa situação, e logicamente motivado pela questão da necessidade do estudo de viabilidade técnica e econômica, como ação do Ministério nós desenvolvemos um procedimento padrão. São normas para um estudo de viabilidade não só técnico-econômico, mas também ambiental, social e legal para orientar aos futuros empreendimentos que realizem essas atividades preliminarmente aos seus pleitos, à execução das suas obras.

Da mesma forma, está em desenvolvimento a Política Nacional do Infraestrutura de Esporte, que vai direcionar os esforços do Ministério para atender tanto a oferta quanto a demanda, fazendo o jogo dessas duas variáveis, mas principalmente objetivando atender àquilo que está na Constituição: ampliar e garantir o acesso da população aos equipamentos de esporte no País.

São esses os esclarecimentos que nós trazemos ao Plenário.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Com relação a essa obra de construção da Vila Olímpica de Parnaíba, temos a seguinte questão: no caso de Parnaíba, há vários anos o Tribunal pede ao Estado e ao Ministério um planejamento mínimo de operação para se identificar como será sustentado financeiramente um centro esportivo de grande porte como esse. E a resposta recebida a cada ano é diferente, mas sempre inconclusiva, até porque é muito provável que a escassez de recursos realmente não permita que os diferentes órgãos envolvidos assumam esse compromisso de despesa, por mais boa vontade que tenham. Eu queria me concentrar agora no futuro imediato. Se não podemos levar adiante e manter esse centro esportivo, como parece, quais são as alternativas que o Ministério vê para aproveitar a pequena parcela de obras que foi executada? O Governo do Estado já fez alguma proposta concreta sobre isso?

Então, com a palavra o Ministério. Depois, para as considerações finais, falará o TCU.



O SR. MÁRIO BRASIL DO NASCIMENTO - Como eu já explanei, a parcela executada, em torno de 11%, está em vias de aferição pela Caixa, aliás, não só a aferição, mas também a verificação da funcionalidade.

Quanto ao prosseguimento e ao interesse do Governo do Estado, concretamente, para o Ministério, não houve esse posicionamento, mas nós temos notícia, por intermédio da mídia, de que existe essa intenção de prosseguimento.

De qualquer forma, uma das ações orçamentárias que o Ministério possui está relacionada com a manutenção de instalações que poderão integrar a chamada Rede Nacional de Treinamento. Então, essa parcela já executada poderá entrar num pleito de, posteriormente, ser apoiada pelo Ministério quanto a fomentar a base do esporte de alto rendimento naquela região.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Ok.

Passo a palavra ao Bruno, para fazer seus comentários.

O SR. BRUNO MARTINELLO LIMA - Concluindo, trago uma questão que não é exclusiva da Vila Olímpica de Parnaíba, nem do Ministério do Esporte. Já vimos aqui diversos casos em que houve a formalização de termos de compromisso, ajustes, convênios, sem sequer haver projetos aprovados, sem estudos e viabilidade econômico-financeira. Precisamos começar a mudar essa realidade da nossa administração pública. Conforme o próprio Sr. Mário ressaltou, o Ministério já está com iniciativas de induzir o fomento de estudos de viabilidade no âmbito de seus entes parceiros, no âmbito de eventuais ajustes. Que isso possa ser propagado por toda a administração pública, tendo em vista que um dos grandes problemas na execução de obras públicas decorre justamente dessa falta de planejamento, dessa falta de bons estudos, de bons projetos.

Então, concluo e ressalto a importância desses elementos básicos.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Então, o entendimento é de que não há mais essa obra. É isso? Está descontinuada. Então, para o TCU também eu acho que...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Certo. Perfeito.

Eu quero agradecer ao nobre Mário Brasil do Nascimento e ao Bruno a exposição.



Vamos para a última Mesa de hoje: nossa audiência sobre a famosíssima Refinaria Abreu e Lima.

Eu convido, para compor a Mesa, o Sr. Bernardo Braga Pasqualetto, Gerente Setorial de Demandas Legais e Auditoria da PETROBRAS; e o Sr. Nivaldo Dias Filho, representante do TCU, também servidor público concursado.

Sejam bem-vindos. Podem se sentar.

Passo, imediatamente, a palavra ao nosso nobre Dr. Nivaldo Dias Filho, representante do TCU, para sua apresentação, por até 10 minutos.

O SR. NIVALDO DIAS FILHO - Bem, o que temos aqui tem a ver com a Refinaria Abreu e Lima, a Refinaria do Nordeste, também chamada e RNEST.

(Segue-se exibição de imagens.)

Este caso está sendo tratado no Processo 008.472/2008-3, do TCU. E ele passou para nossa Secretaria, a Secretaria Extraordinária de Operações Especiais em Infraestrutura, mesmo depois de todo um trabalho desenvolvido pela Secretaria temática original, a SEINFRA Petróleo.

A Refinaria Abreu e Lima fica próxima de Recife, em Pernambuco, e seu orçamento original era da ordem de 2,3 bilhões, 2,4 bilhões de dólares, em 2004. E, em outubro de 2014, mais ou menos quando entrou em operação, estava orçada em 18,5 bilhões de dólares. Entrou em operação parcial, de acordo com informações da própria PETROBRAS, já que o Trem 1 foi ativado naquela oportunidade.

O próprio Senador se referiu a essa obra como “famosíssima” porque ela tem envolvimento com a Operação Lava-Jato. Tornou-se de conhecimento público que um diretor da Odebrecht tinha informações privilegiadas em relação ao orçamento, àquilo que a PETROBRAS se refere como estimativa. Então, o orçamento era algo em torno 150 milhões, 180 milhões de reais, e eles tinham a expectativa de que um novo número seria obtido, o que de fato aconteceu. Essa obra teve um orçamento referencial de 457 milhões, 458 milhões de reais. O fato é que o contrato terminou com o valor final de 534 milhões de reais.

A auditoria de 2008 do TCU apontou sobrepreço, convertido em superfaturamento de 69 milhões de reais, e por isso determinou a retenção de valores. Essa foi uma análise que se mostrou conservadora, visto que um laudo da Polícia Federal revelou um sobrepreço de 106 milhões de reais.



Como era procedimento na época, e é até hoje, foi determinado, por intermédio do Acórdão 3.044, de 2008, a retenção dos pagamentos que fossem em valor montante suficiente para resguardar o risco potencial de sobrepreço. E como logo começou a ser praxe, garantias passaram a ser aceitas em substituição a essa retenção de pagamentos. O fato é que desses 69 milhões apontados a preços iniciais, portanto, na data-base de 2008, 50 milhões foram repactuados pela PETROBRAS e ficou um remanescente de 19 milhões, cujo valor atualizado supera 31 milhões, conforme um acórdão de 2013, que determinou a execução das garantias. Sobre essa decisão foi interposto um agravo, negado num acórdão de 2015. Em seguida, houve um pedido de reexame.

O *status* atual do processo é um pedido, um recurso feito pela PETROBRAS e também pela contratada. Ele já contou com a análise das unidades técnicas do TCU pertinentes a isso, e o processo hoje aguarda deliberação. Lembro que foram apresentados um memorial pelo consórcio e também novos elementos pela PETROBRAS.

Na audiência pública do ano passado ficou evidenciada uma questão que tem a ver com as garantias. Ficou publicizado nesta Casa que não se conseguiu executar as garantias, e também não se estava conseguindo renovar essas apólices, por um conjunto de circunstâncias.

Conforme informação trazida aos autos diligentemente pela PETROBRAS há alguns dias — salvo engano, em 20 de novembro —, o que, conseqüentemente, tornou-nos mais habilitados a trazer essas informações aqui ao Congresso Nacional, o fato é que as quatro empresas que compõem o consórcio fizeram propostas alternativas à apresentação desses seguros garantia. A Galvão Engenharia manifestou-se no sentido de que, como está em recuperação judicial, esses valores teriam que ser inseridos como crédito concursal no seu plano de recuperação judicial. A Camargo Corrêa ofereceu a penhora de bens móveis como uma forma de substituição ao seguro, envolvendo guindastes e gruas, como vemos escrito aqui. A Queiroz Galvão também ofereceu a penhora de bens móveis — estão descritos os bens que ela ofereceu —, assim como a Odebrecht. A PETROBRAS não aceitou, recusou essa proposta, e exigiu que fossem apresentadas novas garantias até a data de hoje.



Então, era o que eu tinha a comentar sobre essa obra. Talvez tenhamos novos esclarecimentos da PETROBRAS.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Obrigado, Nivaldo Dias Filho.

Passo a palavra, também por 10 minutos, ao nosso nobre representante da PETROBRAS, Dr. Bernardo Braga Pasqualette.

O SR. BERNARDO BRAGA PASQUALETTE - Boa tarde a todos.

Cumprimento o Exmo. Senador Hélio José e demais Parlamentares presentes à Casa; o colega Auditor Federal, Nivaldo; os demais colegas da PETROBRAS presente a esta reunião.

É importante começar a fala da PETROBRAS esclarecendo que embora esta seja uma reunião que trata da paralisação de obras, no caso da terraplanagem da RNEST não mais será possível. Por quê? Porque esse contrato foi um contrato findo em abril de 2011. A RNEST já está operando neste momento, já é uma refinaria em operação lá em Recife. Ela opera desde dezembro de 2014. Hoje ela processa na casa de 100 mil barris diários, e é líder, a maior produtora de *diesel* S-10 do País.

Então, remanesce, como o colega bem colocou, a questão do recurso pendente ainda no processo do TCU, e também a questão das garantias, que a PETROBRAS, diligentemente, vem aqui explicar aos senhores, e está, obviamente, aberta depois para esclarecer dúvidas.

O contrato de terraplanagem da RNEST foi celebrado sob o regime dos preços unitários. O que isso quer dizer? O que isso significa? Foi um contrato em que havia uma Planilha de Preço Unitário — PPU. Nessa PPU estavam previstos os serviços do contrato, e ela é uma forma de medição de pagamento, além de o contrato ser do tipo molhado, ou seja, é aquele contrato em que os custos das chuvas e suas consequências já estão diluídos nos preços da planilha.

Esse contrato por preços unitários, tanto o contrato quanto a estimativa de custos que o embasou, foi objeto de um longo processo no TCU, como bem exposto na apresentação do colega auditor, o Processo nº 008472/2008, um processo cujo andamento já dura quase 10 anos no TCU. E como o colega bem colocou, eles fizeram vários apontamentos em relação, tanto à estimativa de custos quanto a aspectos práticos da execução do contrato.



Os primeiros apontamentos do suposto sobrepreço, superfaturamento, que eu vou colocar num bloco só, em valores da data base do contrato, versaram lá na casa de 148 milhões de reais. A PETROBRAS foi esclarecendo ao longo do processo, gradativamente, os pontos colocados pelos auditores do TCU. Ao mesmo tempo, a PETROBRAS foi acatando os posicionamentos do tribunal — é importante que isso seja dito nesta Comissão, o TCU é um grande parceiro da companhia. E paulatinamente a PETROBRAS foi acatando os seus posicionamentos. Fizemos inclusive um aditivo, senhores, repactuado preços da Planilha de Preços Unitários, conforme colocado pelo TCU, e obviamente que os apontamentos foram caindo. Então, hoje, na data-base do contrato há cerca de 19 milhões em discussão, em parte pelos esclarecimentos da PETROBRAS, em parte pelas colocações de posicionamentos do TCU que a PETROBRAS adotou, repactuando o contrato ao longo da sua execução.

E por que esse processo ainda não terminou? O que há de dependente ainda nesse processo? Como também bem colocado na apresentação do TCU, há um recurso ainda pendente de análise, pelo plenário do Tribunal de Contas da União, que versa sobre um aspecto fundamental da discussão técnica da terraplanagem, que é a questão da impeditividade. *Grosso modo*, e não querendo me alongar porque o tempo assim não me permite, impeditividade seria a improdutividade do operador, quando a máquina está disposta, está disponível para a sua operação, mas o operador por algum motivo não pode operá-la. Isso gera uma improdutividade, e esse conceito foi alocado na nossa estimativa de custos. Ao ver da engenharia da PETROBRAS, era correto que houvesse essa alocação na estimativa de custos, mas a unidade técnica do TCU discorda. É comum que isso aconteça em processos grandes, dessa natureza, onde há vários achados, e os procedimentos, Sr. Senador, vão sendo feitos ao longo do processo, e é comum também que haja uma divergência técnica entre os engenheiros da PETROBRAS e do TCU.

Na verdade, a divergência que remanesce hoje num processo muito grande é apenas sobre essa questão da impeditividade, que está no nosso pedido de reexame do nosso recurso e que vai ser avaliado pelo Plenário do Tribunal de Contas da União, esclarecendo também que a PETROBRAS é jurisdicionada do



tribunal. O que isso significa? Que a PETROBRAS se sujeita às decisões administrativas do TCU. Conforme o próprio regimento do tribunal preceitua, embora se sujeite a essas decisões, a PETROBRAS tem algumas possibilidades de recorrer, quando não concorda tecnicamente com a decisão, e essa é uma das possibilidades.

Nós entendemos o posicionamento da unidade técnica, conservamos o nosso posicionamento de engenharia em relação a essa questão da impeditividade e aguardamos por uma decisão favorável — confiando nela — do Plenário do Tribunal de Contas da União à tese defendida pela engenharia da PETROBRAS. Se isso não ocorrer, se a decisão for desfavorável à companhia, não havendo mais a possibilidade de recurso, a PETROBRAS acatará a decisão do tribunal, como sempre o fez, até porque, como eu disse antes, é jurisdicionada do tribunal e assim deve fazê-lo.

Um esclarecimento muito importante ainda nessa questão do recurso é a diferença entre a questão debatida no processo do TCU, essa questão pendente que existe em relação à terraplanagem da Refinaria Abreu e Lima — RNEST, e as discussões relativas à Operação Lava-Jato. Em relação à terraplanagem da RNEST, discute-se no TCU, no Processo 008472, uma questão técnica de engenharia: se é correto ou não alocar a impeditividade na estimativa de custo da PETROBRAS.

A discussão na Justiça Federal de Curitiba é uma discussão de corrupção, uma discussão que versa sobre cartel, versa sobre propina, versa sobre esse tipo de coisa. O recurso que a PETROBRAS apresentou ao TCU visa resguardar o gestor de boa-fé da empresa. E a própria 13ª Vara Federal de Curitiba já considerou a PETROBRAS vítima de um grande processo de corrupção.

Então, nesse sentido, caro Senador, caro colega do TCU, a PETROBRAS gostaria de esclarecer aos senhores que inclusive já ingressou no polo ativo de uma ação junto com a Advocacia-Geral da União — AGU, uma ação por ato de improbidade, visando ser ressarcida de todos os prejuízos que a corrupção causou à companhia. Então, a PETROBRAS ingressou junto com a AGU, ela participa de um litisconsórcio ativo, de uma ação por improbidade, está na Justiça Comum. Inclusive, esse contrato faz parte dessa ação — eu gostaria de deixar registrado isso nesta Comissão —, e a PETROBRAS está na Justiça comum, buscando ser ressarcida



desses prejuízos que toda a corrupção causou à nossa companhia e que difere completamente da questão específica, que é a questão técnica, a questão da impeditividade que se discute lá no TCU. Essa ação de improbidade está no início ainda, mas a PETROBRAS visa ser ressarcida, assim como a União Federal, de todos os prejuízos causados por propina, cartel e tudo que de errado aconteceu e que a Justiça Federal no âmbito criminal tem revelado ao Brasil.

Ultrapassando essas questões preliminares, eu queria um pouco, como o colega bem frisou, atualizar a questão das garantias relativas ao contrato de terraplanagem da RNEST. Conforme dito nesta Comissão, no ano passado, a empresa Galvão Engenharia não renovou a sua garantia, já há algum tempo, por estar participando de uma recuperação judicial, e isso ser então crédito concursal. Então, a PETROBRAS não poderia obrigá-la, ela não pode renovar, por estar nesse processo de recuperação judicial.

A PETROBRAS entende que isso configura sinistro. Ela inclusive já comunicou a seguradora desse fato, e, como houve a recusa da seguradora em pagar a indenização devida à companhia, a PETROBRAS está preparando medidas judiciais para resguardar os interesses da companhia. Isso é muito importante que se diga. Não basta apenas falar que a Galvão Engenharia está em recuperação judicial. Não. A empresa comunicou o sinistro e, ao comunicá-lo, entende que a indenização é devida. A seguradora, por motivos técnicos que não vale a pena desenvolver aqui, entende que não, e a PETROBRAS ingressará com as medidas judiciais cabíveis para resguardar os seus interesses.

As demais empresas mantiveram as garantias vigentes, válidas, até maio de 2017. Em maio de 2017, essas empresas então procuraram a PETROBRAS e comunicaram a companhia que não renovaram, que não conseguiram renovar, seria o termo correto, em virtude de um suposto desinteresse mercadológico das próprias seguradoras em renovar as garantias para as empresas em virtude de todo o contexto da Operação Lava-Jato e tudo que está acontecendo hoje no Brasil.

Como o colega também bem salientou, as empresas vieram com uma proposta alternativa para a PETROBRAS, propondo garantias alternativas, na verdade, penhor sobre bens móveis de propriedade das empresas — geralmente, como o colega também bem colocou, guindastes, gruas e até a inusitada usina de



asfalto nos foram oferecidos aqui como garantia em troca daquelas garantias originais. A PETROBRAS recusou essa proposta das empresas, por dois motivos essenciais: o primeiro deles é porque isso não estava expresso no acórdão do TCU. O acórdão, se eu não me engano, é de 2008, e ele é muito claro e expressa que as garantias aceitas são aquelas preconizadas pela Lei nº 8.666. São elas: caução em dinheiro, seguro garantia e fiança bancária.

Como a decisão do TCU expressa, não cabe à PETROBRAS, como jurisdicionada do tribunal, inovar em sede de acórdão do Plenário dos Ministros do TCU. Então, a PETROBRAS não pode aceitar uma garantia alternativa diferente daquela determinada pelo Plenário do Tribunal de Contas da União.

Além desse motivo formal, além dessa questão relativa ao acórdão do TCU, é importante notar que a área técnica da PETROBRAS notou outros problemas em relação a essas garantias alternativas — um penhor sobre bens móveis, de terceiros, que estão sendo utilizados em obras. Por exemplo, poderia acontecer que no final da obra o equipamento estivesse muito depreciado pelo uso e até pelo próprio decurso do tempo, ou a liquidez futura desses equipamentos... Quem garante que, na época da futura execução dessa garantia, tais equipamentos terão a liquidez necessária para a PETROBRAS? Ainda, quando a PETROBRAS recebesse esses equipamentos, senhores, ela teria custos, como, por exemplo, custos de preservação, custos de armazenamento, e não só isso. Se a PETROBRAS aceitasse a usina de asfalto que nos foi oferecida, como ela iria gerir essa usina de asfalto até uma eventual alienação?

Havia questões muito complicadas para aceitarmos essas garantias alternativas, além do próprio acórdão do TCU, da sua literalidade, porque a PETROBRAS não poderia interpretar diversamente do que foi escrito pelo Tribunal de Contas da União.

Então, a única sugestão que a PETROBRAS tem em relação a isso é que, se as contratadas quiserem, elas que façam por si próprias um penhor em cima desses bens de sua propriedade, ou os alienem, e prestem uma caução em dinheiro para a companhia. A companhia não irá aceitar, Sr. Senador, nenhuma garantia alternativa e irá exigir o cumprimento de acordo com a literalidade do acórdão do Tribunal de Contas da União.



Posto isso, a PETROBRAS comunicou o sinistro às seguradoras, dizendo que as empresas não cumpriram aquilo que fora determinado pelo TCU, que estava disposto na apólice, e ainda não recebeu uma resposta dessas mesmas seguradoras sobre as indenizações. A PETROBRAS entende que, não renovando essa garantia, as seguradoras passam a ser devedoras das indenizações. A PETROBRAS aguarda por um resultado positivo, confia numa resposta positiva por parte das seguradoras. Se isso não acontecer, obviamente a companhia avaliará as medidas judiciais cabíveis para resguardar os seus interesses em sua plenitude e para que a decisão do Tribunal de Contas da União seja cumprida.

Era isso o que me devia esclarecer. Fico à disposição da Comissão para eventuais dúvidas.

Obrigado pela atenção.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Agradeço ao nobre representante da PETROBRAS, o Dr. Bernardo Braga Pasqualetto, e também ao nobre representante do TCU, o Dr. Nivaldo Dias Filho.

O Comitê tem as seguintes considerações a fazer.

Os prejuízos dessa obra já foram confirmados pelo TCU, e em 2013 o Tribunal determinou que as garantias fossem executadas para que a empresa recuperasse o que perdeu com as irregularidades. Mas nós descobrimos na audiência do ano passado que essas garantias não foram honradas pelas seguradoras. O seguro que supostamente protegia a empresa dos danos, aquele que foi a razão de a execução não ser paralisada, na prática, não assegurava nada. Neste ano, nada se menciona sobre a questão das garantias no relatório de fiscalização.

Os pagamentos já foram todos feitos, de modo que não adianta mais bloquear coisa alguma. O que podemos fazer aqui é aprender com o assunto para evitarmos cair nos mesmos erros.

Minhas perguntas aos dois expositores: afinal, a PETROBRAS conseguiu executar as garantias relativas a esses contratos? Como está concretamente essa demanda?

Minhas perguntas específicas ao TCU: a obra tem indicação de IGR, ou seja, presume-se que haja garantias confirmadas pelo TCU que assegurem o



ressarcimento dos danos. Qual o sentido de manter uma indicação dessas, se o Tribunal sabe desde o ano passado que as garantias não mais funcionam? Como está o andamento dos estudos já pedidos por esta Comissão no ano passado sobre os critérios para a aceitação das garantias oferecidas para ressarcir os danos eventualmente apurados ao final das fiscalizações e que são o fundamento legal para o Tribunal classificar uma irregularidade como IGR?

Assim, a pergunta para o Sr. Pasqualetto é: afinal, a PETROBRAS consegue executar as garantias relativas a esses contratos? Como está concretamente essa demanda?

O SR. BERNARDO BRAGA PASQUALETTE - Bom, essa pergunta eu acho que já foi respondida, de certa forma, na minha exposição, mas voltarei aqui ao tema.

Em relação à Galvão Engenharia, o fundamento para a recusa é a questão de ela estar em recuperação judicial e ter que habilitar um crédito concursal nesse processo. A PETROBRAS discorda, já comunicou isso à seguradora, porque no entendimento da companhia havia um sinistro. Como houve, Sr. Senador, uma resposta negativa por parte da seguradora, a PETROBRAS está preparando medidas judiciais para ingressar em juízo, resguardando os seus interesses, o que, no entendimento da companhia, significa receber a indenização devida, já que a apólice não foi renovada tal qual ela estabelecia originalmente.

Sobre as demais empresas, ainda está pendente a resposta da seguradora. Então, a PETROBRAS espera uma resposta positiva das seguradoras, com o pagamento devido da indenização. Se isso não acontecer, cai no primeiro caso. Não havendo essa resposta positiva ao pleito da companhia, com base no entendimento da companhia de que houve efetivamente o sinistro e que é devido à empresa o pagamento da indenização, a PETROBRAS vai estudar as medidas judiciais cabíveis para ingressar em juízo contra as seguradoras, possivelmente num litisconsórcio passivo, junto com as empresas que deixaram de prestar a garantia, a fim de que esse dinheiro volte para o caixa da companhia o mais rapidamente possível. Pretendemos, caso haja uma resposta negativa das seguradoras, ingressar em juízo. Caso haja uma resposta positiva, o prêmio será pago. Isso ainda



está pendente de uma resposta definitiva por parte das seguradoras em relação às três empresas.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Obrigado.

Passo a palavra ao Dr. Nivaldo Dias Filho, do TCU, para suas considerações.

O SR. NIVALDO DIAS FILHO - Em relação às perguntas que me foram feitas, a primeira, sobre o sentido de se manter a indicação de IGR, foi parcialmente respondida pelo colega da PETROBRAS, no sentido de que essa não é uma posição definitiva. Pode ser que ainda se consiga que o ressarcimento ocorra por parte das seguradoras.

Em relação a como está o andamento dos estudos, informo que corre, no Tribunal, um processo de natureza administrativa tratando desse assunto, não de controle externo, o Processo nº 041.436.2012-1, que contém estudos e manifestações técnicas a respeito desse tema e está aguardando deliberação do Plenário da Casa.

Em relação a algumas considerações adicionais sobre este tema de que estamos tratando aqui, este caso é bastante pedagógico. O caso da terraplenagem da Refinaria Abreu e Lima evidencia — e não só a terraplenagem em si, mas o próprio empreendimento como um todo — as deficiências nos projetos e nos orçamentos da maneira como estavam sendo conduzidos.

Sem dúvida, a área técnica da PETROBRAS tem bastante a refletir em relação a este tema. É provável que algumas mudanças já tenham sido feitas e estejam a caminho. Realmente eu não tenho notícias sobre isso. Então, o que estou falando de repente é algo que a PETROBRAS já está fazendo ou já fez.

A necessidade de transparência sobre como os empreendimentos e as obras são orçadas se impõe como uma necessidade também para a companhia. Conforme foi revelado pela Operação Lava-Jato, algumas empresas tinham condições de ter informações privilegiadas. Então, o sigilo sobre o referencial acaba tendo essa externalidade negativa, na medida em que valoriza artificialmente ou ilegalmente o conhecimento sobre isso. Então, assumem-se um risco de vazamento da informação e uma conseqüente valoração dessa informação no mercado negro, pode-se dizer assim.



É também interessante que esse caso sirva de reflexão para a equipe técnica da engenharia de orçamentação da PETROBRAS, para haver a oportunidade de se harmonizar com os demais preceitos nacionais de orçamentação. Isso traria uma vantagem em termos de se poder comparar e até mesmo evitar determinadas divergências que por vezes ocorrem no âmbito técnico. Então, fica esse registro.

Outra questão pedagógica que este processo traz tem a ver com a efetividade das garantias. Não há uma perspectiva de que esse modelo de garantias de fato possa surtir os efeitos imaginados na época em que foi proposto, o que talvez possa servir de fundamentação para que esta Casa ou mesmo a CMO ou o COI estudem proposições legislativas alternativas em relação às IGRs. Quem sabe o tipo de garantia pode ter alguma previsão legal. Há elementos para isso nos estudos do TCU. E esta Casa tem, inclusive, a prerrogativa de ter cópia do processo, catalisando com isso esse movimento.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Agradeço ao Dr. Nivaldo Dias Filho, Diretor de Operações Especiais do TCU. Agradeço também ao Dr. Bernardo Braga Pasqualetto, da PETROBRAS.

Agradeço a todos os presentes e a todos os que aqui vieram: Parlamentares, convidados, assistentes e colegas aqui do Senado e da Câmara.

Dou por encerrada a etapa de audiências públicas. Partiremos para a concretização de relatórios e apresentação das decisões ao COI, na próxima semana, para prosseguirmos com os trabalhos.

Muito obrigado a todos.

Está encerrada a reunião.