



O SR. PRESIDENTE (Daniel Almeida. Bloco/PCdoB - BA) - Declaro iniciada a 19ª Reunião de Audiência Pública Extraordinária da Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização.

Esta reunião foi convocada com a finalidade de ouvir representantes do Tribunal de Contas da União, do Ministério dos Transportes, do Ministério da Integração, do Departamento Nacional de Obras contra as Secas — DNOCS e da Agência Nacional de Transportes Terrestres — ANTT sobre as obras e serviços com indícios de irregularidades graves, com a finalidade é subsidiar a decisão legislativa de alocação de recursos da Lei Orçamentária Anual para 2024, atualizada pelo TCU, por meio do Acórdão nº 2.207, de 2023.

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

Conforme a Lei nº 14.436, de 9 de agosto de 2022, no § 1º do art. 148, que dispõe sobre as diretrizes para elaboração e execução da Lei Orçamentária de 2023, a Comissão Mista poderá realizar audiências públicas com vistas a subsidiar as deliberações acerca do bloqueio ou desbloqueio de contratos, convênios, etapas, parcelas ou subtrechos relativos a subtítulos, nos quais forem identificados indícios de irregularidades graves. Por esse motivo, a Comissão convocou esta audiência pública.

O Comitê conhece bem o histórico das irregularidades que levaram à sugestão de bloqueio de execução física, orçamentária e financeira das obras que serão objeto de exame nesta audiência pública. Neste momento, há especial interesse em conhecer a evolução recente da situação de cada obra ou contrato em 2023, a posição atual dos indícios de irregularidades e medidas de saneamento das irregularidades.

Em função do breve prazo de que dispomos, necessitamos ser objetivos durante as explanações. Nesse contexto, solicitamos aos senhores representantes



dos órgãos que priorizem a exposição dos fatos mais recentes, especialmente os ocorridos neste ano, os quais serão mais importantes para efeito da decisão da Comissão de Orçamento.

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

Conforme estipula o art. 94, §§ 2º e 3º do Regimento Interno do Senado Federal, combinado com art. 256, § 5º do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, terminada a apresentação dos expositores, os Srs. Parlamentares inscritos para interpelar poderão fazê-lo estritamente sobre o assunto da exposição, pelo prazo de até 3 minutos, tendo os interpelados igual tempo para responder, facultadas a réplica e a tréplica, pelo prazo de até 3 minutos.

Informo, ainda, que as apresentações dos palestrantes, quando houver, estarão disponíveis na página da Comissão.

A lista de inscrição dos Srs. Parlamentares está aberta.

Vamos, então, dar início à composição da primeira Mesa para as exposições e o debate. Vamos tratar da Ferrovia Transnordestina. Peço que tomem assento à mesa os representantes do Ministério dos Transportes para que façam sua apresentação: Leonardo Cezar Ribeiro, Secretário Nacional de Transporte Ferroviário, por gentileza, obrigado; Henrique Mendes, Diretor Substituto de Obras e Projetos; Pedro Moraes Raso Sardinha Pinto, Gerente de Projeto; e Sérgio Ricardo Lemos de Alcântara, Assessor Técnico.

O Leonardo, então, se encontra à mesa, e os demais estão presentes para eventual necessidade de esclarecimento complementar à exposição inicial.

O SR. JOÃO LEÃO (Bloco/PP - BA) - Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Daniel Almeida. Bloco/PCdoB - BA) - Deputado João Leão, que nos honra muito com a sua presença, V.Exa. quer fazer uma questão de ordem?



O SR. JOÃO LEÃO (Bloco/PP - BA) - Não. Quero fazer apenas uma comunicação.

Quero comunicar que estão aqui conosco o ex-Deputado Maurício Trindade, que fez um grande trabalho nesta Casa, médico, uma grande figura; o Leandro, Vereador de Salvador; o Joca Soares, Presidente do nosso partido em Salvador, onde fizemos uma composição com o PCdoB, o seu partido, Deputado Daniel Almeida, e com Olívia Santana, para que ele fosse candidato a Vice-Prefeito.

É uma honra muito grande para esta Casa nós recebermos essas grandes figuras aqui na Câmara dos Deputados.

Presidente, quero dar os parabéns a V.Exa. por estar presidindo esta Comissão, um grande Parlamentar baiano, uma grande figura, um Deputado muito objetivo, que realmente já tem história nesta Casa e na Bahia.

A Bahia se sente honrada com V.Exa. presidindo esta Comissão.

É só isso. Um abraço.

O SR. PRESIDENTE (Daniel Almeida. Bloco/PCdoB - BA) - Deputado João Leão, eu sou um aluno de V.Exa., que é um mestre aqui e sempre nos ensina muito.

Tive a honra de ser colega do Maurício Trindade quando foi Vereador em Salvador — olha que vem de longe, já faz algum tempo — e também quando foi Deputado Federal aqui por algum tempo. Então, é uma honra muito grande revê-lo sempre na atividade política.

O Joca é uma figura da vida cultural, política e esportiva do nosso Estado da Bahia, de Salvador.

O SR. JOÃO LEÃO (Bloco/PP - BA) - Para aqueles que não sabem tomarem conhecimento: Joca Soares foi tricampeão mundial de *kickboxing* e foi duas vezes campeão mundial de luta livre. Foi campeão baiano e campeão sul-americano. A vida dele é ser campeão. É por isso que eu o chamo de Joca Soares, o campeão.

O SR. PRESIDENTE (Daniel Almeida. Bloco/PCdoB - BA) - E perto de um mestre fica tudo mais fácil.



O Guerrilha, Vereador de Salvador, é nosso grande líder da Boca do Rio, em Salvador, grande figura.

Sejam todos bem-vindos à nossa audiência pública.

Passo imediatamente a palavra ao Leonardo Cezar Ribeiro, para que ele possa fazer sua exposição a respeito dos indícios que se referem à Ferrovia Transnordestina.

O SR. LEONARDO CEZAR RIBEIRO - Bom dia a todos e a todas.

Quero inicialmente cumprimentar o Deputado Daniel Almeida, na pessoa de quem cumprimento todas as demais autoridades aqui presentes.

Quero destacar que considero a Comissão Mista de Orçamento uma das Comissões mais relevantes do nosso arcabouço institucional.

Eu fui analista de planejamento e orçamento do Ministério do Planejamento, oportunidade em que estive, em diversos momentos, aqui na nesta Comissão para assessorar os técnicos. Depois, fui trabalhar com o Senador José Serra, por 8 anos, oportunidade também que tive de poder contribuir com a assessoria técnica aqui nesta Comissão. E agora estou de volta ao Poder Executivo, honrado pelo convite da alta administração para poder liderar a Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário. Então, gostaria de fazer a ressalva de que esta Casa é muito respeitada pela Secretaria. Estaremos sempre à disposição do Congresso.

Eu trouxe aqui uma apresentação objetiva, para tentar mostrar a importância dos investimentos públicos no setor ferroviário, sobretudo no trecho de Salgueiro a Suape.

(Segue-se exibição de imagens.)

Com este primeiro eslaide, quero aqui dizer que o Brasil precisa ampliar a malha ferroviária, precisa aumentar os investimentos em ferrovias. Quando nós olhamos para o passado recente, os números nos mostram que, até 2016, havia no País relevante volume de investimentos públicos e privados.

Com o teto de gastos, passamos a conviver com uma realidade totalmente diferente: perdemos os investimentos públicos em infraestrutura de grande vulto e,



com isso, os investimentos privados. Agora temos o objetivo de ampliar a participação do setor de ferrovias na matriz de transportes, que é fundamental para o desenvolvimento do País na área econômica e na área social. Para isso, é preciso retomar os investimentos públicos e os investimentos privados, na minha opinião. Essa é uma diretriz ministerial.

O setor de ferrovias desenvolve o País com seus corredores de desenvolvimento. Um corredor de desenvolvimento é capaz de gerar emprego, renda, redução de custo de logística e diversas outras externalidades para o País, sobretudo na área ambiental. A ideia é termos corredores estruturantes no Brasil. E um deles é este corredor, a Transnordestina, que vai poder fazer a ligação do Nordeste com o Sudeste, promovendo melhor distribuição de renda no País.

Temos aqui neste eslaide algumas informações sobre esse corredor estruturante. Temos como carga principal, nessa infraestrutura, o minério de ferro e granéis agrícolas. Ou seja, podemos promover relevantes exportações para o País, por meio do Porto do Pecém e do Porto de Suape.

Pernambuco é um Estado com uma população de 9,6 milhões de habitantes, com um PIB relevante, é um dos maiores centros de desenvolvimento econômico do Brasil. E o Porto de Suape é líder nacional em movimentação de granéis líquidos, com mais de 23 milhões de toneladas de cargas movimentadas por ano. Está entre os dez portos públicos do Brasil com melhor opção de conexão marítima e maior representatividade comercial.

O trecho Salgueiro-Suape faz parte da Transnordestina, faz parte desse corredor estruturante. É uma ferrovia projetada com mais de 500 quilômetros, um corredor estruturante, cuja execução física de obras hoje gira em torno de 40%. A meta é retomar os investimentos públicos para viabilizar uma concessão. Os investimentos ali necessários são estimados em 4,5 bilhões de reais. E o Orçamento e o PPA projetam 100 milhões de reais para 2024 e 450 milhões de reais para o período de 2023 a 2026. Temos aí um quadro com a situação dos nove trechos de Salgueiro a Suape, para que todos possam avaliar e refletir.



E aqui eu gostaria de trazer uma visão econômica e fiscal para contribuir com as reflexões desta Comissão.

No final do ano passado, foi assinado um termo aditivo que fez uma segregação de trechos de Eliseu Martins, Salgueiro a Pecém e Salgueiro a Porto de Suape.

Naquele contexto, vigorava no País a tese — influenciada pelo teto de gastos que vigorou até 2022 — de que é possível ampliar a malha sem participação do Estado. E a experiência internacional ensina que o Estado tem fundamental papel no fomento de corredores estruturantes ferroviários. Aqui eu me refiro aos Estados Unidos, à Alemanha, à Europa, à Índia, à Ásia, à Austrália.

Infraestrutura de grande vulto necessita da participação do Estado com o setor privado, é uma parceria, mas sem o Estado acredito que não chegaremos aos objetivos que o Brasil estipulou para o setor ferroviário.

Quando nós estudamos o termo aditivo que foi assinado, percebemos que ali havia três premissas. Dar uma solução para Pernambuco, uma nova concessão, sem aporte público, tendo em vista que há dispositivos ali em que a Transnordestina mantém os trechos até a nova concessão, não faz sentido pensar em obra pública nessa concepção. E o Valor Presente Líquido — VPL positivo, uma vez que há dispositivos ali naquele termo que se referem a uma outorga alocada num encontro de contas, de que eu vou falar um pouco mais à frente.

Buscou-se a combinação desses três direcionamentos. Solucionar Pernambuco com concessão, sem aporte público, sem obras e uma concessão com VPL positivo. A combinação dessas três premissas é praticamente inviável. A combinação de duas acontece: sem aporte público, com solução para Pernambuco, o VPL é negativo; com VPL positivo e a solução para Pernambuco, é preciso de obras públicas; com o VPL positivo, sem aporte público, não é aquele trecho que pode nos dar isso. Ou seja, eu estou querendo construir uma reflexão aqui de que as obras públicas são fundamentais para a viabilização daquela concessão.



Estamos elaborando, em fase final, um pedido de revisão do Acórdão nº 2.769 ao TCU, com a seguinte estratégia: *"Como foi feito com a Ferrovia Norte-Sul e a FIOL (obra pública mais concessão)"* — e em cinco países desenvolveu suas ferrovias — *"a proposta é viabilizar a devolução parcial para promover obras públicas, com vistas a viabilizar a concessão exigida pelo TCU"*.

Então, nós estamos com a estratégia de ter recebimentos parciais e definitivos para viabilizar a obra pública, com vista a promover a nova concessão, conforme exigido pelo próprio acórdão.

E a retomada das obras promove emprego, renda e viabiliza a antecipação de um VPL positivo ou, no mínimo zero, para uma nova concessão. Essa é a ideia: obras com concessão.

O Acórdão nº 2.769 apresenta três partes muito bem destacadas e que, às vezes, confunde-nos, mas é importante ressaltar aqui com clareza que esse trecho Salgueiro a Suape será devolvido após um levantamento de ativos e passivos, com a aprovação desse levantamento e o cálculo da indenização pela ANTT e uma assinatura do termo definitivo de devolução.

O nosso objetivo é que haja a devolução parcial sem essa indenização antecipada, para podermos viabilizar essa obra pública e entregar para o povo, para a sociedade, uma concessão viável. O pagamento dessa indenização vai depender de abatimento de passivos de outros contratos, da FTL, que é da malha antiga. Objetivamos também a conclusão do "L" invertido e a assinatura de um contrato de concessão. Aqui eu quero dizer que, com esse termo aditivo assinado, precisamos entregar uma concessão. É por isso que acreditamos na importância das obras públicas. Além disso, ressalto a infraestrutura sustentável.

Passo para o último eslaide, Deputado, se o senhor me permite, para que eu possa fechar esta apresentação.

O SR. PRESIDENTE (Daniel Almeida. Bloco/PCdoB - BA) - Claro. Pode dar sequência.



O SR. LEONARDO CEZAR RIBEIRO - Obrigado. Em resposta à CMO, nós temos etapas planejadas para aplicação dos recursos, que é a internalização dos projetos, compatibilizando-os, fazendo sondagens e levantamento dos trechos ali localizados, verificando as condicionantes ambientais e a situação das desapropriações.

Ressalto também a importância de as obras ocorrerem em 2024, com recursos do PLOA na ação 161K, com vistas a promover desapropriação, supervisão de obras, gerenciamento de obras, revisão de projetos, gestão fundiária e obras.

Para fechar a minha apresentação, agradecendo ao Deputado essa extensão pequena do prazo, eu quero aqui dizer que nós temos um objetivo desafiador, que é ampliar a participação do setor de ferrovias na matriz de transporte. Para isso, é preciso que tenhamos a retomada dos investimentos públicos, para induzirmos o investimento privado. Foi assim que o mundo ensinou que o setor de ferrovias se desenvolve e foi assim que fizemos com a Norte-Sul, com a FIOL1. Então, eu acredito que a decisão de fazer as obras é uma decisão técnica, além de política.

Muito obrigado pela paciência de ouvir os nossos comentários. Coloco a Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário sempre à disposição do Congresso Nacional.

O SR. PRESIDENTE (Daniel Almeida. Bloco/PCdoB - BA) - Nosso agradecimento ao Sr. Leonardo Cezar Ribeiro.

Não constatei nenhuma inscrição, mas o Deputado João Leão quer fazer uma intervenção. Passo a palavra a S.Exa., pelo tempo de até 3 minutos.

O SR. JOÃO LEÃO (Bloco/PP - BA) - Dr. Leonardo Cezar Ribeiro, meus parabéns por você estar de volta a esta Comissão! Eu lembro de você menino, um garotão, circulando por esta Comissão. E o ex-Governador de São Paulo José Serra, vendo aquele menino versátil, disse: "*Venha para cá*". Meus parabéns por você estar agora à frente dessa Secretaria estatal tão importante para o País.



Eu venho do setor ferroviário. Em minha vida, eu trabalhei muito, muito mesmo. Trabalhei na ferrovia, na Estrada de Ferro Carajás. Foi minha primeira experiência no setor ferroviário. Lá fizemos a pera na mina de Carajás em parceria com a Companhia Brasileira de Projetos e Obras — CBPO. Eu era um jovem, mas um jovem ousado. Tinha uma empresa pequena que fazia consórcio com grandes empresas. Então, fizemos consórcio com a CBPO, fizemos consórcio com a Odebrecht, fizemos consórcio com a Paranapanema e fizemos consórcio com a Construtora Brasil. Lá, eu fornecia todas as obras de arte, tudo. Aprendi muita coisa. Inclusive, aprendi que trem não faz desvio. Quando você constrói uma ferrovia, tem que ser muito bem feita e muito perfeita.

De lá, fui para a Ferrovia Norte-Sul. Trabalhei ali na Norte-Sul, em Imperatriz, naquela região toda, com a Odebrecht. E depois vim para cá e inventei de ser político, rapaz. Talvez tenha sido o grande erro da minha vida. Eu estaria hoje, talvez, com uma grande potência e tal.

E o que aconteceu? Hoje, nós temos um grande problema no Brasil. Todas as nossas grandes empresas estão em dificuldade em função dos problemas que nós tivemos no passado. Por isso era preciso que surgissem novas empresas. Na Ferrovia Norte-Sul, lá na Bahia, eu tive a honra de pegar um projeto inicial, de autoria do engenheiro Vasco Neto. Ele queria que a ferrovia fosse do Atlântico ao Pacífico, um sonho maravilhoso. Então, nós modificamos aquele projeto com uma equipe. E agradeço muito ao engenheiro Nelly Regis, que hoje está com 95 anos de idade. Enfim, fizemos o projeto da ferrovia.

Eu lembro que eu levei isso para o Governador. E todo mundo dizia: "*Leão, isso é um sonho, isso não vai sair nunca*". Eu respondia: não vai sair por quê? Vamos correr atrás. E tive sorte quando o Presidente Lula se elegeu — eu vou fazer esse elogio aqui ao Presidente Lula — e viu o projeto porque ele se apaixonou. Ele se apaixonou — a Dilma era Chefe da Casa Civil — e disse: "*Olha, eu quero fazer esta obra*". Começamos, então, e a obra começou a andar. Hoje, a



Ferrovia Norte-Sul é uma realidade. A FIOLE hoje é uma realidade total. Grandes trechos já estão prontos, mas nós precisamos concluí-la.

Eu, aqui nesta Comissão, voto em tudo o que for possível para o setor ferroviário — tudo, porque não podemos deixar que este País continue dessa maneira que está. Nós erramos e precisamos agora consertar esse erro.

Muito obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Daniel Almeida. Bloco/PCdoB - BA) - Obrigado, Deputado João Leão. Eu testemunho seu empenho, sua dedicação e muita eficiência no debate sempre colaborativo e propositivo nessa área de infraestrutura no nosso País.

Não há mais nenhum inscrito.

Eu queria precisar aqui com o Leonardo a respeito desse trecho da Transnordestina. Salgueiro e o Porto de Suape não constam mais da concessão da Transnordestina Logística do passado. É isso? Queria que houvesse essa confirmação. Pelo que entendi aqui, está em construção uma modelagem para obtenção de recursos públicos e, posteriormente, uma concessão. Eu queria que fosse mais bem esclarecida a modelagem que está sendo proposta.

Eu gostaria de saber se os recursos que estão previstos nesse cronograma seriam suficientes para dar curso à modelagem que está sendo trabalhada.

O SR. LEONARDO CEZAR RIBEIRO - Obrigado pelo questionamento, Deputado Daniel.

Antes de responder, quero me referir ao Deputado João Leão para agradecer pelas palavras e pela aula.

A administração pública é interessante porque aprendemos todos os dias com mestres como o senhor e outros. Muito obrigado pelas palavras. Contem conosco.

Deputado, o termo aditivo assinado no final do ano passado promoveu a cisão do trecho de Salgueiro a Porto de Suape em relação ao que chamamos de "L" invertido, a Transnordestina. Existe um passo a passo para que essa cisão se



torne uma devolução definitiva. A cisão ocorreu, mas existe um passo a passo para que ocorra uma devolução definitiva, que é o levantamento de ativos. A Transnordestina tem direito a receber, digamos assim, do Estado, porque existe ali uma parte que já foi feita pela Transnordestina. Vai haver esse levantamento de ativos, ratificado pela ANTT, e vai haver o cálculo da indenização. Após isso, haveria o termo definitivo de devolução daquele trecho inteiro. A indenização só vai ser concluída, digamos assim, numa segunda dimensão, em que se considera também o abatimento de passivos daquela antiga ferrovia com a conclusão da obra do "L" invertido e com a assinatura de um contrato de concessão. Aí sim o Governo vai fazer o famoso encontro de contas.

Considerando-se que a construção que ocorreu no ano passado envolve uma concessão — isso é claro, porque tem que haver a assinatura de uma nova concessão — sem obras públicas, percebemos, ao ler o documento, a premissa indireta de que não haveria obras públicas, e o VPL positivo. Quando, tecnicamente, analisamos esses três fatores, vemos que é inviável fazer essa combinação dos três fatores. Por isso, estamos construindo, na dimensão institucional, uma devolução parcial dos trechos, sem esse pagamento, para termos uma devolução definitiva parcial para conseguir começar a realizar obras públicas. Nós entendemos que, independentemente desse acerto de contas que vai haver, essas obras públicas são fundamentais para agregar valor ao trecho e, com isso, conseguirmos viabilizar uma concessão e solucionar a logística para o Estado de Pernambuco e para o País.

Essa modelagem econômica está nesse contexto por dois motivos. Primeiro, pela questão da dimensão institucional, que foi a própria solução encontrada pelo TCU. Além disso, percebemos que esse modelo de concessão é importante para que o Estado consiga manter o setor de ferrovias em operação. Então, é importante termos essa concessão para que a manutenção da ferrovia não fique toda para o Estado, como foi no passado, mas no setor privado. Para viabilizar essa concessão, essa modelagem que envolve uma construção de um fluxo de



caixa, há questões técnicas envolvidas. No final das contas, se trouxermos as obras públicas para o contexto, vamos agregar valor e promover a viabilidade dessa concessão. Isso tudo está sendo construído dentro de um posicionamento técnico para que consigamos solucionar o "l" deitado.

O SR. PRESIDENTE (Daniel Almeida. Bloco/PCdoB - BA) - O.k., está esclarecido.

Agradeço a Leonardo Cezar Ribeiro, Secretário Nacional de Transporte Ferroviário, e aos demais representantes do Ministério dos Transportes que comparecem a esta audiência pública.

Os materiais ficarão disponíveis para análise posterior. A Comissão vai se debruçar sobre esses materiais. O objetivo é sempre haver absoluta lisura na aplicação dos recursos públicos, e visando sempre as metas estruturantes que o País precisa alcançar, jamais tendo como objeto interrupção de obra. É objetivo sanar problemas e tocar as coisas em frente. Acho que é disso que o Brasil precisa. Esse é o esforço que esta Comissão busca realizar.

Estaremos sempre à disposição para outras contribuições ou complementos de informação que o Ministério considerar necessário.

Obrigado pela participação.

O SR. JOÃO LEÃO (Bloco/PP - BA) - Meu Presidente, quero só deixar algo no pensamento de Leonardo.

Existe naquela região uma grande viabilidade econômica da Transnordestina. Em Pernambuco, perto de Petrolina, por ali, pode ser feito um ramal à esquerda para que vá até Pilão Arcado, Remanso, Casa Nova. Aquela região, Leonardo, é muito rica em minérios. Hoje, estamos explorando os minérios e os carregando em caminhões. As jazidas são muito maiores do que a da BAMIN, têm uma riqueza tão grande quanto a de Carajás. Então, é preciso que se faça um ramal ali.

Quando isso estiver pronto, pode ter certeza de que a própria mineradora vai entrar e vai começar a fazer esse ramal, para baratear o custo de transporte.



Transportar de caminhão minérios, de Casa Nova, Remanso, Pilão Arcado, é uma loucura. Isso não é feito em país nenhum do mundo.

Eu quero só que isto fique em sua cabeça: *"João Leão me disse que é preciso fazer esse ramal em Pernambuco, para a Bahia ganhar um pouco da Transnordestina"*.

O SR. PRESIDENTE (Daniel Almeida. Bloco/PCdoB - BA) - Obrigado, Deputado João Leão. Obrigado, Leonardo. Estamos sempre à disposição.

Vamos agora tratar do Ramal do Apodi.

Convido para participar da Mesa o Sr. Giuseppe Serra Seca Vieira, Secretário Nacional de Segurança Hídrica. *(Pausa.)* Não está presente.

Convido o Sr. Oscálmi Porto Freitas, Diretor do Departamento de Projetos Estratégicos da Secretaria Nacional de Segurança Hídrica.

Convido o Sr. Rommel Dias Marques Brandão, Auditor-Chefe Adjunto da Auditoria Especializada em Infraestrutura Urbana, representante do Tribunal de Contas da União.

Primeiro vamos ouvir a representação do TCU, que fez a auditoria.

O SR. ROMMEL DIAS MARQUES RIBAS BRANDÃO - Bom dia a todos e todas.

Obrigado pelo convite para falar um pouquinho sobre o trabalho do TCU.

Vou fazer uma breve apresentação.

(Segue-se exibição de imagens.)

Aqui, algumas informações básicas sobre a obra, sobre o Ramal do Apodi, que tem como finalidade conduzir por gravidade a vazão de até 40 metros cúbicos por segundo em um percurso de cerca de 115 quilômetros a partir do Eixo Norte do Projeto de Integração do Rio São Francisco até o Reservatório de Angicos, de onde segue no leito do Rio Apodi. Está indicado no mapa esse eixo, onde está o Ramal do Apodi.

Aqui, algumas imagens do estágio em que se encontra a obra, com emboque do túnel, canal, aqueduto. As obras já estão em andamento.



Mais algumas imagens dos canais.

Fotos do túnel que a equipe visitou.

Algumas informações gerais: o objeto da auditoria é o contrato de execução das obras propriamente ditas, no valor de R\$938.510.000,00. Está em execução atualmente um percentual em torno de 24,7%. E a data prevista para a conclusão é outubro de 2025.

Basicamente, a auditoria teve apenas um achado, mas um achado de auditoria bastante impactante, que é a inexistência de demonstração da economicidade na contratação de projeto baseado em premissa superestimada de vazão.

O que é isso? A equipe de auditoria solicitou estudos de viabilidade técnica e constatou que apenas em uma parte da vazão prevista estava evidenciada a necessidade. Isso gerou um indício de que existe superestimativa da vazão prevista no projeto, o que pode resultar em uma série de consequências, além da execução de uma obra com valores superiores aos necessários para atender a demanda, e, depois, problemas operacionais decorrentes de um aumento muito grande do custo e de uma desproporcionalidade entre o que o projeto está prevendo entregar e a necessidade real do local.

O projeto indicou que a grande diferença entre a demanda justificada, evidenciada, e o que projeto prevê é aparentemente uma demanda com possíveis atividades de irrigação, de agricultura, e essas atividades não estão devidamente fundamentadas no relatório.

Uma coisa importante a salientar é que a proposta da equipe de fiscalização foi fazer uma oitiva do Ministério e da construtora responsável pela execução das obras e também algumas diligências nos consórcios ali envolvidos, em razão da possibilidade de que esses achados venham a impactar a execução do contrato ou trazer algum tipo de alteração em atos ou contratos que já estão assinados, que já estão vigentes.



O processo não foi ainda apreciado pelo Ministro Relator, então, diferentemente de outros casos que ainda vamos ver nesta sessão, o TCU ainda não se pronunciou sobre esse relatório. O que temos hoje é um parecer inicial, o relatório de auditoria, da equipe, com proposta de oitiva, ou seja, ainda estamos num estágio de interlocução com os órgãos e com as empresas que estão executando as obras.

É isso.

O SR. PRESIDENTE (Daniel Almeida. Bloco/PCdoB - BA) - Agradecemos ao Sr. Rommel e passamos imediatamente a palavra para o Diretor do Departamento de Projetos Estratégicos da Secretaria Nacional de Segurança Hídrica, o Sr. Oscálmi Freitas.

O SR. OSCÁLMI PORTO FREITAS - Obrigado pela oportunidade de esclarecer algumas informações referente ao empreendimento.

Eu gostaria de iniciar a apresentação.

(Segue-se exibição de imagens.)

Bom, apenas para me identificar, hoje eu ocupo cargo na Diretoria do Departamento de Projetos Estratégicos, vinculado à Secretaria Nacional de Segurança Hídrica, do Ministério de Integração e do Desenvolvimento Regional, departamento responsável pela implantação do Projeto de Integração do São Francisco.

Temos um parâmetro geral de todo o projeto, que é constituído pelos Eixos Norte e Leste, que são dois eixos estruturantes, com ramais associados, o Ramal do Agreste, o Ramal do Apodi, na região acima, mais ao norte, e o Ramal do Salgado. Atualmente, o Ramal do Apodi encontra-se em execução.

Temos um resumo dos dados, apenas para compreensão da dimensão da infraestrutura de segurança hídrica de que estamos tratando aqui. A extensão total beira 800 quilômetros de adução de água bruta.

Aqui, um breve histórico dos encaminhamentos que foram feitos, dos estudos que foram feitos para definição das vazões de todo o projeto.



O projeto foi estudado e avaliado de forma ampla, todo o contexto. Os projetos iniciais, realizados entre 1998 e 2000, trabalhavam com uma premissa de vazão de 40 metros cúbicos por segundo no Apodi. A vazão do Eixo Norte é de 99 metros cúbicos por segundo, para um horizonte de final de projeto. Em 2001, houve um reestudo dessas premissas de vazão e foi indicada uma vazão de 18 metros cúbicos por segundo para o Ramal do Apodi. A partir daí, com a elaboração do projeto básico e o aprofundamento dos estudos, adotou-se uma vazão de 20 metros cúbicos por segundo.

Aqui, uma visualização da complexidade das estruturas envolvidas nesse empreendimento. Temos uma série de infraestruturas, de rápidos, aquedutos, canais, barragem intermediária e o Túnel Major Sales.

O contrato de execução da obra é dividido em três marcos, três etapas de entrega. Aqui temos os percentuais de cada um deles: Marco 1, com mais de 50% executados; Marco 2, com 35%; e Marco 3, que seria o último marco a ser entregue, na casa de 6%.

A conclusão da obra está prevista para outubro de 2025, e o período de operação assistida vai até abril de 2026.

Esse é o gráfico da evolução de execução física e financeira. À esquerda temos a execução física e financeira atualizada, que hoje já alcança 33%. À direita temos um quadro do investimento total previsto, de 1,6 bilhão, do qual já temos empenhados 50% e pagos, executados financeiramente, cerca de 520 milhões de reais. Essas informações do lado direito se referem a todo o empreendimento. Então, além da execução de obra, as questões ambientais, as questões de desapropriação de área e de acompanhamento e análise técnica do material de obra também estão incluídos nesse montante.

Esse é um parâmetro de evolução das obras no Ramal do Apodi. Como podemos avaliar no quadro, temos quase 2.200 empregos diretos gerados, aplicados diretamente à obra, com 875 equipamentos mobilizados para execução da obra atualmente. Esse quadro vem numa crescente e numa evolução por conta



do ritmo de obra que vem sendo intensificado, tendo em vista a conclusão no prazo acordado.

Essas são algumas imagens do Ramal do Apodi, Marco 1, só para podermos visualizar o empreendimento: execução de atividades de rápido arruído; execução de atividades noturnas, para que tenhamos tanto a garantia de prazo quanto qualidade adequada; execução de drenagens; execução de canais; revestimento de canais sendo realizados à noite também.

Aqui, as atividades na Barragem Tambor, ainda na parte do Marco 1, que estão sendo executadas: estruturas de controle; os vertedouros da referida barragem; atividades de estruturas de concreto nos aquedutos, na mesma estrutura. Há uma série de aquedutos que já estão sendo executados, as obras já estão em andamento. De uma extensão total de 115 quilômetros, nós temos obras em cerca de 80 quilômetros. Então, há frente de obra em boa parte do empreendimento.

Abaixo temos a imagem do caminhão na execução do Túnel Major Sales, na divisa dos Estados da Paraíba e do Rio Grande do Norte.

Aqui temos alguns dados da evolução da gestão ambiental, o acompanhamento das condicionantes ambientais que vêm sendo cumpridas e mantidas satisfatoriamente e acompanhadas pelo IBAMA. Temos 21% de execução dessas atividades ambientais.

E aqui vemos os dados do avanço, da evolução de outras atividades ali também no âmbito ambiental, que é de supressão vegetal, do avanço de arqueologia e museologia, que também são tratados no âmbito do empreendimento, e das ações de desapropriação. A execução do empreendimento, como um todo, vem ocorrendo de forma satisfatória e num ritmo adequado para atender as expectativas de conclusão.

Em relação às vazões que foram levantadas, ressalto novamente que houve o encerramento da auditoria do TCU em agosto, se não me engano, e agora, recentemente, houve a emissão do relatório técnico dessa auditoria. Não tivemos



acesso formal ainda a esse relatório. Como a nossa interação com o TCU de transparência e de colaboração é sempre mútua, tivemos acesso, na sexta-feira, a algumas informações. E aí trouxemos um apanhado geral para tentar esclarecer o que foi apontado nesse relatório, embora o detalhamento e a resposta formal ao TCU vão ser dados em um momento futuro, quando esse relatório for formalmente apresentado para nós, e aí vamos poder inserir todo o contexto de documentações.

Temos como marco no estudo de vazão uma reavaliação que foi executada, em 2021, a reavaliação da capacidade requerida e da capacidade operacional. É importante frisar que são duas coisas diferentes: uma coisa é a demanda que ocorre na ponta; outra coisa é a capacidade de condução que o empreendimento tem que ter, porque ele tem que suprir as perdas, ao longo desse caminho. E a flexibilidade operacional tem que ocorrer nesse empreendimento. Trata-se de um empreendimento de segurança hídrica, e não basicamente de distribuição de água.

Como premissa basilar, foi identificada como principal contribuinte da demanda de vazão a área potencialmente irrigável no Rio Grande do Norte, de 150 mil hectares, sendo considerados 25% dessa área como potencial para a evolução, para o desenvolvimento nessa região.

Grosso modo, a estimativa é de 0,4 metros cúbicos por segundo por 1.000 hectares para atividades de irrigação, o que resulta numa demanda de 15 metros cúbicos por segundo. Lembro que estamos adotando 20 metros cúbicos por segundo, no projeto contratado, em sua capacidade máxima.

Houve também no íterim entre a emissão do Plano Nacional de Segurança Hídrica — PNSH e da contratação da obra uma consulta ao Estado do Rio Grande do Norte, em que informações dos estudos realizados coadunavam com a informação vinda do Rio Grande do Norte. Há uma manifestação do Estado de interesse na continuidade da contratação da obra. O levantamento das questões de irrigação atinge, na Bacia do Apodi, a casa de 16,2 metros cúbicos por



segundo, com destaque para alguns perímetros irrigados que estavam em implantação ou paralisados e agora precisam ser retomados.

Recentemente, nós demandamos dois estudos. O primeiro foi o Contrato nº 18, de 2022, um estudo que avalia, de forma integrada, todas as infraestruturas estratégicas implantadas e em planejamento na região. Foram simulados diversos cenários, com diversas condições. O cenário de indução planejada de desenvolvimento atinge a casa dos 13,4 metros cúbicos por segundo, apenas para a Bacia do Rio Grande do Norte, desconsiderando Paraíba e Ceará, que seriam atendidos.

E o segundo foi o estudo do BNDES, que está sendo feito para a concessão, o que também está sendo avaliado para o atendimento de uma demanda do CMAP — Conselho de Monitoramento e Avaliação de Políticas Públicas sobre a capacidade que o empreendimento teria, o quanto ele seria capaz de suprir essa demanda, num processo de crise hídrica. Não concluímos, mas está em fase de conclusão essa etapa do estudo, não do estudo da concessão. Alguns cenários foram formulados e vêm indicando que a demanda de 20 metros cúbicos por segundo é apropriada.

Nós concluímos por aqui. Só quero ressaltar que, quando falamos em demanda, em vazão de projeto, estamos falando de uma vazão de capacidade máxima para o atendimento de uma situação de crise, porque se trata de um empreendimento de segurança hídrica. Ele não é planejado para o atendimento médio, mas vai entrar em atuação nos momentos de crise, e, em geral, é necessário que se transfiram grandes pacotes de água em curto espaço de tempo. Então, em geral, ele pode e deve operar com uma flexibilidade, permitir os 20 metros cúbicos por segundo em determinado período do ano e, em outros períodos do ano, trabalhar com uma demanda corriqueira, uma média de 3 ou 4 metros cúbicos por segundo. Por isso, há uma estimativa de vazão diferenciada da que fazemos para os sistemas de distribuição de água, que estão embasados em um sistema de suporte de reservação.



É isso. Fico à disposição.

O SR. PRESIDENTE (Daniel Almeida. Bloco/PCdoB - BA) - Receba nossos agradecimentos.

Antes de partirmos para os debates, eu indago aos expositores se gostariam de interagir, fazer perguntas. Pergunto se o representante do Tribunal de Contas gostaria de indagar o representante do Ministério da Integração, e vice-versa. *(Pausa.)*

Pois não, Rommel.

O SR. ROMMEL DIAS MARQUES RIBAS BRANDÃO - Eu gostaria de complementar a exposição dizendo o seguinte: o TCU, ao longo do tempo, evoluiu muito na sua visão e na forma de acompanhar os empreendimentos públicos, especialmente na parte de interação e interlocução com os órgãos, e isso representou um ganho muito substancial. Hoje, o TCU trabalha muito com essa identificação de riscos e com o propósito de oportunizar que os gestores adotem as providências necessárias, no tempo necessário. Então, temos procurado atuar, cada vez mais, nas etapas iniciais, apontando esse tipo de risco. Pelas verificações da equipe de auditoria, vimos algumas lacunas e a existência também de estudos de múltiplas origens.

O projeto é extremamente complexo. Esperamos contribuir no sentido de que, mesmo que a vazão esteja correta no projeto, aproveitemos essa oportunidade para gerenciar alguns riscos operacionais, alguns riscos de implementação que temos visto se materializarem em empreendimentos de outros setores.

Então, essa é uma oportunidade de reforçarmos, de nos aproximarmos do gestor na adoção das providências e garantirmos que a obra seja entregue e sirva à finalidade para a qual foi proposta. Esse é o grande objetivo de todos nós.

É isso. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Daniel Almeida. Bloco/PCdoB - BA) - Está iniciado o debate.



Algum Parlamentar gostaria de falar? (*Pausa.*)

O Deputado Benes Leocádio, do Rio Grande do Norte, quer fazer uma indagação.

Obrigado, Deputado.

O SR. BENES LEOCÁDIO (Bloco/UNIÃO - RN) - Caro Presidente, nosso Coordenador Daniel Almeida, é um prazer participar deste debate, sobre uma obra tão importante para o nosso Estado do Rio Grande do Norte, a do Ramal do Apodi. Embora eu tenha chegado aqui no final das exposições, acredito eu que a preocupação maior do TCU, a meu ver, seja em relação à estimativa de vazão do sistema adutor que está sendo levantada.

Então, eu lhe indagaria, Dr. Oscálmi, se tem noção de como andam essas obras e qual é a expectativa de sua conclusão. Acho eu que o ponto mais importante — dado o que se encontra hoje lá no meu Estado — é a chegada do canal, vindo, salvo engano, da Paraíba e do Ceará, à cidade de Luís Gomes. O Município de Major Sales, hoje, está na fase de exploração de um túnel. Temos grande expectativa, pois essa água chegará, salvo engano, ao Açude Angicos, lá em José da Penha, depois à Barragem de Pau dos Ferros e por último a Santa Cruz do Apodi, que tem muita importância para toda aquela região, para emancipar de vez aqueles Municípios quanto à questão da falta d'água, quando falta no inverno. Na própria Barragem de Pau dos Ferros, um grande reservatório, nós já vivenciamos problemas gravíssimos.

Nosso sonho, nosso desejo, é que essa obra seja tocada, é claro, cumprindo todo o regramento normativo, e alcance a conclusão, de acordo com a previsão dos contratos.

Pergunto, Dr. Oscálmi, se V.Sa. poderia nos dizer qual é a perspectiva de andamento da obra e quando os potiguares que moram naquela região vão poder desfrutar realmente da chegada das águas do Velho Chico lá na Barragem de Santa Cruz do Apodi. Aí, eu tenho certeza de que nós emanciparemos não só



aquele Município. Quem sabe, até Mossoró, que é a maior cidade da região oeste, receba também águas da Barragem de Santa Cruz, no Apodi!

Agradeço este espaço e me coloco também como um torcedor e à disposição, no que eu puder contribuir. Como dito aqui pelos técnicos do Tribunal de Contas da União, nosso papel, aqui no Parlamento, é apoiar e discutir melhor a obra para que possamos evitar riscos ou prejuízos e, principalmente, atrasos.

Muito obrigado, Deputado Daniel.

O SR. PRESIDENTE (Daniel Almeida. Bloco/PCdoB - BA) - Obrigado, Deputado.

Não havendo mais inscritos para falar, eu gostaria também de manifestar uma preocupação. O levantamento de indício de irregularidade se relaciona com o superdimensionamento da vazão. Aqui se falou de algo em torno de 40 metros cúbicos, e não vi nenhum estudo — pelo menos não foi apresentado — mais conclusivo a respeito da necessidade dessa vazão. No entanto, a obra está em andamento, com a previsão de uma vazão que pode gerar dúvida ainda, pelo que eu pude perceber, sobre sua necessidade. É claro que, nesses investimentos que já foram feitos, pode haver, digamos assim, algum desperdício, alguma desnecessidade.

Então, o que eu gostaria que ficasse mais claro é o ponto sobre os estudos. Aqui, o representante do Ministério da Integração disse que há alguns estudos em andamento, é isso? Então, não há ainda estudos conclusivos? Esses estudos poderiam levar a uma modificação nessa modelagem em algum momento? Essas são as indagações que faço ao representante do Ministério da Integração.

Ao representante do Tribunal de Contas da União pergunto se os esclarecimentos feitos aqui são suficientes para suprimir as dúvidas que foram suscitadas na auditoria feita pelo tribunal.

O SR. OSCÁLMI PORTO FREITAS - Atendendo à demanda do Deputado Benes, digo que a conclusão da obra está prevista para outubro de 2025, e, a partir daí, também uma operação assistida até abril de 2026, quando vão ser feitos



os testes e o comissionamento das estruturas para efetivamente colocá-la em operação.

A obra está em bom andamento. Nós temos, hoje, 33% de execução da obra propriamente dita, a frente de serviço em cerca de 70 quilômetros, 80 quilômetros da extensão total de 115 quilômetros. As liberações de área da parte fundiária também já estão bem avançadas em relação à demanda. Então, não há restrição de frente de obra por conta de aspectos fundiários.

Hoje, a execução do túnel entre Paraíba e Rio Grande do Norte, lá em Major Sales, segue com três frentes de atuação, duas internas, a partir da janela de acesso, e outra a partir do emboque. Também vem cumprindo o rito de execução, o ritmo previsto dentro da normalidade.

E aí eu queria destacar uma informação adicional em relação aos reservatórios Angicos, Pau dos Ferros e Santa Cruz. Esses reservatórios nós classificamos como reservatórios estratégicos, porque recebem diretamente água do projeto São Francisco. E há recursos destinados a esses reservatórios, inclusive no Novo PAC, para a recuperação e adequação desses reservatórios à vazão prevista ali para adução, quando o PISF — Projeto de Integração do Rio São Francisco com Bacias Hidrográficas do Nordeste Setentrional estiver em operação plena.

Então, de alguns desses reservatórios — eu peço desculpas, porque não vou saber precisar, estão sendo feitas com um TED, um termo de execução descentralizada, a partir do DNOCS — já estão publicadas as licitações para a recuperação e de outros até o final do ano serão publicadas.

Angicos é o final do Ramal do Apodi. Ele tem uma intervenção prevista no próprio contrato do Apodi e uma intervenção prevista de recuperação e adequação pelo DNOCS, por meio de um TED com o Ministério da Integração e Desenvolvimento Regional.

Em relação à demanda da vazão, eu quero fazer um esclarecimento. Nós falamos de 40 metros por segundo. O Ramal do Apodi, acho que não ficou bem



claro ali na apresentação, tem dois trechos. O primeiro trecho é até o quilômetro 30, que efetivamente foi projetado e construído. Hoje, ele está praticamente pronto para 40 metros cúbicos por segundo, porque nesse quilômetro deriva outro ramal, que é o Ramal do Salgado. Então, esse trecho de 40 metros cúbicos por segundo atende os dois ramais, vamos dizer assim: a continuidade do Ramal do Apodi para o Rio Grande do Norte e o Ramal do Salgado para o Ceará e Região Metropolitana de Fortaleza. A partir dali, são 20 metros cúbicos por segundo. O Ramal do Salgado também já foi objeto de auditoria do TCU. É sempre bem-vinda e profícua a interação com o TCU, cabe ressaltar isso aqui. Nós estamos à disposição para prestar as informações e complementá-las, sempre que requisitados.

No caso, foram realizados, sim, estudos que resultaram nessa vazão, nessa confirmação da vazão dos 20 metros cúbicos por segundo. A partir dali, por conta de outros estudos e análises que foram surgindo não só pelo TCU, mas também pela ANA no PNSH, nós fomos implementando os novos estudos para dar atualização a esses estudos e confirmação dessas vazões para dar mais segurança, exatamente para que nós atuemos o mais previamente possível no caso de identificação de algum problema.

Os estudos que foram realizados antes da contratação demonstraram que a vazão estava apropriada. E os estudos que vieram depois também vêm demonstrando isso. Ainda não estão concluídos, porque eles são parte de estudos maiores. Então, nós temos o estudo do Contrato nº 18, de 2022, que já menciona essa questão, já trata disso e já confirma uma demanda dessa vazão nesse montante de 20 metros cúbicos por segundo e o estudo do BNDES.

Eu acho que há necessidade uma interação com o TCU para poder haver esclarecimentos mais detalhados. E, como é uma questão de estatística, previsibilidade matemática, ela precisa ser integrada entre os dois órgãos para haver um entendimento dessa confirmação.



Os estudos que estão sendo feitos já confirmam essa vazão e os que foram feitos à época da contratação já indicavam uma vazão nesse sentido, sempre tendo em mente a segurança hídrica, e não a mera distribuição de água.

O SR. PRESIDENTE (Daniel Almeida. Bloco/PCdoB - BA) - Tem a palavra o Rommel.

O SR. ROMMEL DIAS MARQUES RIBAS BRANDÃO - Eu queria só dizer que, realmente, em relação ao que a equipe de auditoria avaliou e à apresentação que o Oscálmi trouxe aqui, com algumas informações complementares, a vazão que estava em princípio validada, evidenciada nos documentos que a equipe avaliou, era de 4 metros cúbicos. Só que os estudos a que a equipe teve acesso, durante a auditoria, eram mais antigos. E, de fato, o que o Oscálmi trouxe, essa parte específica destinada para irrigação, para agricultura irrigada daria um pouco mais de 15 metros cúbicos, que complementaríamos os 20 metros cúbicos.

Então, o que eu posso dizer é o seguinte: nessa apresentação, as informações sinalizam no sentido de haver uma justificativa, uma fundamentação para essa vazão. No entanto, nós precisamos fazer uma análise mais aprofundada desses estudos que estão sendo concluídos e de alguns estudos mais recentes que já foram concluídos, aos quais nós ainda não tínhamos tido acesso durante a auditoria.

Eu acho que existe uma perspectiva de que haja um encontro dessas informações, com a atualização. Eventualmente, algum tipo de correção pode ser feito para a parte de operação, para a parte de execução das obras. Eu acredito que nós conseguiremos chegar, digamos assim, a um consenso em torno dessa vazão. De fato, é uma questão bastante relevante, porque implica custos de implantação e custos de operação do projeto, porque se tem um risco de uma estrutura ociosa, uma estrutura subaproveitada.

Então, nós temos que avaliar isso com bastante cuidado.



O SR. PRESIDENTE (Daniel Almeida. Bloco/PCdoB - BA) - Agradecemos ao Oscálmi e ao Rommel, o representante do Ministério da Integração e o representante do Tribunal de Contas da União.

Como este é um tema ainda em aberto, existe interlocução e construção de relatórios e acompanhamento, eu peço aos dois representantes aqui que atualizem esta Comissão se tiverem dados novos. Até a próxima semana, nós temos que formatar o relatório. E a todas as informações que possam atualizar o parecer nós gostaríamos de ter acesso. Então, eu deixo a decisão de cobrar a atualização desses dados que possam estar disponíveis tanto no Ministério quanto no Tribunal de Contas.

Essa transposição de águas de São Francisco é coisa secular. Nós que somos nordestinos, Deputado Benes, temos essa expectativa, essa esperança.

Nós estamos vivendo um período de seca intensa no Nordeste, que causa um sofrimento muito grande e acontece a cada ciclo das secas, e a água do São Francisco é essa bênção que pode chegar a muitos lugares. Já chegou a muitos territórios — Pernambuco, Rio Grande do Norte, Paraíba, Ceará, etc. —, mas há essas complementações. Já se vão muito muitos anos com essa expectativa. Nós temos na Bahia um debate sobre o eixo sul, ao qual chamamos "Canal do Sertão", que poderia ser o primeiro, mas ainda está em fase de projeto. Esperamos que, no final do ano que vem, tenhamos um projeto para colocar também a Bahia na transposição. A Bahia é o Estado que tem a maior contribuição naquele trecho do Rio São Francisco.

Mas nunca podemos perder de vista a necessidade de revitalizar o São Francisco. Se retirarmos a água do Rio São Francisco e não cuidarmos de "replantar" a água, ou seja, fazer com que as margens, afluentes e nascentes sejam revitalizadas, podemos fazer todos esses investimentos e, em algum tempo, não ter água para chegar a esses lugares.

Então, é natural que cada população de cada uma das regiões tente dimensionar o máximo possível a quantidade de água que pode chegar até ela —



para irrigação e para outros usos. Mas se deve olhar o todo e pensar no contexto geral em que o São Francisco se encontra. Tomara que tenhamos agilidade para instalar o Canal do Sertão e tenhamos água para um longo período de abastecimento de todos esses mananciais. Essa é a nossa expectativa. Vamos todos — sociedade brasileira — trabalhar por isso.

Obrigado aos representantes do Ministério da Integração e do Tribunal de Contas da União.

Vamos agora para o tema relativo à construção da BR-040, no Rio de Janeiro.

Convido a integrar a Mesa o Sr. Fernando de Freitas Bezerra, Superintendente de Infraestrutura Rodoviária Substituto, representante da Agência Nacional de Transportes Terrestres; o Sr. Jhony Martins Lucas de Oliveira, Chefe de Gabinete da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária; o Sr. Emmanuel do Vale Madeiro, Auditor-Chefe Adjunto da Auditoria Especializada em Rodovia e Aviação, do Tribunal de Contas da União.

Vamos adotar o mesmo método: passaremos a palavra, inicialmente, ao representante do Tribunal de Contas da União, Emmanuel Madeiro, para que possa fazer sua intervenção inicial.

O SR. EMMANUEL DO VALE MADEIRO - Bom dia a todos.

Agradeço a oportunidade de aqui representar o TCU para falar sobre a fiscalização das obras da Nova Subida da Serra, na BR-040, Rio de Janeiro.

Trata-se de um contrato de concessão de rodovia federal celebrado em 1995 entre ANTT e a concessionária Concer.

A obra foi fiscalizada pela primeira vez durante o Fiscobras de 2016. Ela foi incluída no nosso Fiscobras, que é o nosso plano é anual de fiscalização de obras, em razão da necessidade de aportes orçamentários para complementar o valor previsto inicialmente no contrato de concessão.

Em janeiro de 2017, o TCU apontou três irregularidades graves, com recomendação de paralisação, relacionadas a sobrepreço no projeto e cálculo de



reequilíbrio de forma inadequada. Em razão da materialidade dos indícios, o Tribunal acatou a proposta da unidade técnica e determinou o bloqueio dos recursos para as obras. E o Tribunal manteve a classificação dos achados como IGP em mais seis ocasiões, de 2017 a 2022.

Em 2018, o Tribunal prolatou o Acórdão 1452, no qual determinava uma série de medidas corretivas para que a ANTT pudesse proporcionar a retirada dessa obra do Quadro Bloqueio. Como as medidas não foram adotadas, então, o Tribunal manteve a classificação dos achados durante todos esses anos.

Em 22 de novembro deste ano, o TCU decidiu pela oitava vez manter as irregularidades como IGP.

Esse contrato de concessão foi concluído em fevereiro de 2021, mas a concessionária Concer manteve-se no contrato devido a liminares obtidas no Poder Judiciário.

Em fevereiro deste ano, o Superior Tribunal de Justiça decidiu limitar a extensão do prazo do contrato até a contratação da nova concessionária, atendendo a pedido da União. Apesar de o contrato já ter sido concluído, a concessionária ainda se mantém no trecho.

No primeiro semestre deste ano, o TCU analisou os estudos que seriam da nova concessão. A concessão inicialmente foi planejada para o trecho do Rio de Janeiro a Belo Horizonte. O Tribunal analisou os estudos de viabilidade dessa concessão e fez uma série de recomendações e determinações à ANTT. Mas, posteriormente, o Ministério dos Transportes mudou a diretriz e decidiu dividir esse segmento do Rio de Janeiro a Belo Horizonte em dois trechos: o trecho de Belo Horizonte a Juiz de Fora, que já foi analisado pelo TCU no início de novembro, e o trecho de Juiz de Fora ao Rio de Janeiro, cujos estudos ainda não chegaram ao Tribunal. Acredita-se que a previsão é a de que cheguem logo.

Bom, eu trouxe um excerto do acórdão, o Acórdão 2346, de 2023, prolatado na semana passada. O Tribunal decidiu manter a classificação dos achados como graves, com recomendação de paralisação; sobreavaliação do valor do



reequilíbrio econômico-financeiro no fluxo de caixa marginal; sobrepreço no orçamento da obra; projetos básico e executivo desatualizados e deficientes; e decidiu comunicar à CMO a manutenção do IGP e potencial dano ao Erário de 276 milhões, na data-base de maio de 2012, sobrepreço no projeto.

As medidas corretivas para o saneamento dessas irregularidades foram aquelas elencadas no acórdão de 2018. As medidas corretivas apontadas pelo Tribunal seriam a correção do sobrepreço de 276 milhões; detalhamento do projeto executivo de forma tecnicamente adequada, uma vez que vários itens de projeto não estavam detalhados, constavam como verba; formalização da revisão do fluxo de caixa marginal, adotando as diretrizes do TCU, que seriam materializadas na 15ª revisão extraordinária do contrato; e a oportunização da manifestação da Concer sobre as especificações e valores das obras.

Abordo agora um pouco do voto do acórdão do TCU que decidiu pela manutenção do IGP. Estes são alguns fundamentos dessa decisão.

A ANTT informou ao Tribunal que a proposta da 15ª revisão extraordinária foi para deliberação da diretoria colegiada, mas à época da instrução não havia decisão da diretoria colegiada. O Tribunal também elevou em consideração que, mesmo que a ANTT adote as medidas corretivas, há uma série de decisões judiciais correndo na 5ª Vara da Justiça Federal, que, de certa forma, impediram a redução da tarifa em razão da inexecução das obras. Então, a tarifa de pedágio cobrada é de R\$ 12,60, e a tarifa calculada pela ANTT, que deveria estar sendo cobrada, seria em torno de R\$ 9. Então, a concessionária está cobrando mais do que deveria dos usuários da rodovia em razão da inexecução das obras.

O Tribunal considerou que o contrato vai se encerrar com a decisão do STJ, quando a nova concessionária assumir a rodovia. Então, com a assunção da nova concessionária, vai cessar a arrecadação de pedágio pela atual concessionária. Com isso, ela vai se tornar provavelmente grande devedora do poder concedente, devedora da ANTT, que representa a União, e não terá uma fonte operacional de recursos. Levando em consideração essas questões, a tarifa que está sendo



cobrada está sendo maior do que a tarifa devida, a tarifa justa. Considerando a proximidade do final do contrato da concessão atual, que vai terminar a arrecadação de pedágio, a concessionária, em breve, não terá condição de ressarcir o possível dano ao Erário. Então, com isso, o Tribunal decidiu pela manutenção do IGP.

É isso, Deputado.

O SR. PRESIDENTE (Daniel Almeida. Bloco/PCdoB - BA) - Obrigado, Emmanuel.

Passo, então, imediatamente a palavra...

Quem falará pela ANTT? (*Pausa.*)

Com a palavra o Fernando de Freitas Bezerra.

O SR. FERNANDO DE FREITAS BEZERRA - Bom dia a todos e a todas.

Inicialmente, cumprimento aqui a Mesa, todos os Parlamentares presentes, profissionais e pessoas interessadas.

Em nome da ANTT, agradecemos este momento para esclarecimentos e também atualização sobre o *status* dessa obra.

Como foi bem dito pelo representante do TCU, essa obra foi prevista em um contrato de concessão firmado em 1995, iniciado em 1996, com prazo de 25 anos. Então, o prazo do contrato original se findou em 2021, e a concessionária ainda se mantém na concessão por conta de uma decisão judicial. Essa obra da Nova Subida da Serra foi prevista no contrato com um valor, uma verba. Em 2014, foi feito um termo aditivo para complementar o valor da obra, tendo em vista que a obra fica em uma região complexa, o contrato prevê várias obras de grande vulto, como um túnel de quase 5 quilômetros, e que o valor original não abarcava e não permitia a execução completa dessa obra.

Na sequência, houve fiscalizações e auditorias do TCU. O primeiro apontamento foi em relação ao termo aditivo, à questão da prorrogação da previsão que foi colocada no contrato, porque essa obra foi considerada com aporte e não com aumento da tarifa, e, se não ocorresse o aporte, teria um



reequilíbrio por extensão de prazo. A decisão judicial hoje é a que a concessionária já está vivenciando.

Posteriormente, em 2017, foram apontadas irregularidades, que culminaram na classificação de IGP da obra. Foram elencadas as três principais irregularidades: a primeira foi sobre a avaliação do fluxo de caixa marginal para reequilíbrio econômico-financeiro da tarifa; a segunda foi a questão do projeto incompleto, com falta de detalhamento, com baixa qualidade; e a terceira foi a questão do orçamento da obra do projeto. Então, nesse período, a ANTT envidou esforços com as áreas técnicas para sanear esses apontamentos levantados pelo TCU.

Na questão do fluxo de caixa, da sobreavaliação, a área técnica já realizou os ajustes, já efetuou o cálculo. Na questão do projeto executivo, pela regra do contrato e dos regulamentos, é a concessionária que tem a atribuição de revisar o projeto executivo que ela elabora. A concessionária, na época, se negou, e a ANTT aplicou as penalidades cabíveis. E, na questão do sobrepreço, a ANTT contratou uma universidade, através de um convênio, de um TED, para auxiliar na análise do orçamento e também do levantamento das obras executadas.

Foi feito uma espécie de inventário. Foram levantadas as obras executadas, as patologias. E, no final, no resultado, foi feita uma atualização do orçamento previsto, do executado e do que faltava executar. Com isso, as áreas técnicas também instruíram o processo para equalizar os valores, conforme os apontamentos do TCU. Então, o processo foi instruído, ele já está próximo de ter aprovação, para que realizemos a revisão extraordinária, que vai equalizar e recalcular a tarifa devida em virtude dessas reduções.

Em paralelo, tendo em vista que o contrato se encerrou, a ANTT também tem um processo de fechamento de contas, que chamamos de haveres e deveres, em que analisa todos os ganhos da concessionária indevidos, por exemplo, com tarifa acima do previsto, não conformidade e entrega da infraestrutura de forma inadequada, como pavimento de baixa qualidade, com vida útil remanescente em



desacordo ao que prevê o contrato. E a ANTT também está calculando a indenização que a concessionária terá que ressarcir. Ainda não fechamos esse valor tendo em vista a prorrogação do contrato judicial.

A Justiça determinou que o contrato vai ser prorrogado até o próximo leilão, que está previsto para o próximo ano, no primeiro semestre. Nesse novo leilão, nessa nova concessão, já está sendo prevista a finalização da obra da Nova Subida da Serra. Então, a ANTT tem tomado todas as ações para tentar sanear esse problema, que é complexo, porque ele envolveu não só o TCU, mas também o Ministério Público do Rio de Janeiro e a Justiça. A concessionária está com demandas de reequilíbrio na Justiça, que também temos enfrentado.

Entendemos que, com o cenário atual, há risco de utilização de orçamento para retomada da obra, e uma execução financeira é bem improvável, tendo em vista que já está sendo prevista a próxima concessão. O estudo está sendo desenvolvido com a inferencial, o Ministério também tem participado. E eu acredito que, no máximo, no início do ano, a revisão extraordinária será concluída, e também será comunicada ao TCU.

Então, dessas três irregularidades principais, entendemos que temos respondido conforme o TCU apontou. Provavelmente, no ano que vem, a tendência é que todas as irregularidades estejam saneadas.

Seria isso.

Não sei se o Jhony quer complementar com algo.

O SR. PRESIDENTE (Daniel Almeida. Bloco/PCdoB - BA) - Pois não, Jhony.

O SR. JHONY MARTINS LUCAS DE OLIVEIRA - Bom dia a todas as senhoras e os senhores.

Cumprimento os membros da Mesa e os participantes, de forma presencial e *on-line*.

Conforme bem abordado pelo Fernando, a concessão que estamos discutindo aqui, da BR-040, se encerrou em fevereiro de 2021. A concessionária



hoje está com um contrato que só permanece vigente por força de uma decisão judicial.

Por parte da ANTT, não há, neste momento, nenhum movimento de retomar essa obra com a concessionária atual que está no trecho. Conforme bem pontuado também pelo membro do TCU e pelo Fernando, estão sendo desenvolvidos estudos para a nova concessionária. Entendemos que essa obra é de grande importância para o Estado do Rio de Janeiro, e a pretensão é que essa obra seja retomada no escopo do novo contrato de concessão.

Eu reforço também que é uma obra de extrema complexidade. Há um túnel lá de 4 quilômetros. A obra em si tem 20 quilômetros de extensão. E foi a primeira vez que ANTT buscou viabilizar essa obra, manejando recurso do Orçamento e tarifa. A tarifa de pedágio não comportava, pois seria praticada uma tarifa muito elevada. Por conta disso, complementaram-se os recursos por meio de aportes.

Entretanto, foram pontuadas irregularidades, fizeram os apontamentos, e a ANTT, ao tomar conhecimento dos achados de auditoria, de pronto, envidou todos os esforços para sanear o processo. É um processo que reconhecemos que tem muita complexidade, que envolve tanto a parte de contabilidade como a parte de execução fiscal e de engenharia também. Porém, eu reforço que esse processo já está em fase final de instrução no âmbito da ANTT, e pretendemos, tão logo seja finalizado o cumprimento dos achados do TCU, comunicar a todos os intervenientes nesse processo e levar esse valor de encontro de contas para o encerramento final do contrato.

Era isso, Excelência.

O SR. PRESIDENTE (Daniel Almeida. Bloco/PCdoB - BA) - Indago se o Tribunal de Contas tem algum questionamento a fazer a respeito.

O SR. EMMANUEL DO VALE MADEIRO - Não, Excelência, apenas que as informações que foram passadas pelos representantes da ANTT já eram de conhecimento do Tribunal. E, como bem dito pelo representante da ANTT, no cenário atual, não seria viável aportarem-se recursos orçamentários para fazer



essa obra pela atual concessionária, tendo em vista que o contrato já foi encerrado e as obras já estão previstas para o próximo contrato de concessão. O.k.?

O SR. PRESIDENTE (Daniel Almeida. Bloco/PCdoB - BA) - Pelo que eu pude perceber, há um impasse na interlocução entre a ANTT e a concessionária. É isso mesmo? Não existe nenhuma tratativa para encontro de contas? Não há nenhuma manifestação de reconhecimento pela concessionária sobre a necessidade de ressarcimento? Só para esclarecer melhor esse aspecto.

Eu entendi também que há uma decisão judicial pós-encerramento do prazo da concessão, que se estenderia até uma nova licitação, que está prevista para o primeiro semestre do ano que vem, pelo que eu pude entender. Mas há alguma decisão judicial que se manifeste sobre a obrigação da empresa ou do poder concedente em arcar com os custos das irregularidades? Existe alguma decisão em alguma instância que se manifeste a esse respeito?

Eram essas as indagações que eu queria deixar para melhor esclarecimento.

O SR. JHONY MARTINS LUCAS DE OLIVEIRA - Excelência, a concessionária discorda dos apontamentos do Tribunal de Contas e da própria ANTT relacionados à revisão do projeto. Por conta disso, ela ajuizou uma ação perante a Justiça Federal, e a Justiça, em sede liminar, acolheu os apontamentos iniciais da concessionária de que haveria um suposto desequilíbrio em desfavor da concessionária.

Foi esse fato que permitiu que ela continuasse no trecho a partir de fevereiro de 2021, e mantendo a tarifa atual dos 12 reais de pedágio no local. Realmente há uma divergência do que a concessionária entende como devido e do que ANTT e o TCU entendem do que caberia ser ressarcido à concessionária. Foram manejados recursos pela UNIÃO, pela ANTT, devidamente instruídos, e a questão foi parar no STJ, que, em respeito ao princípio da continuidade do serviço público, permitiu que a concessionária continuasse até haver uma nova.



Sobre esse valor adicional que ficou no trecho, entendemos que será necessário também haver a recomposição desse valor, saber qual seria a tarifa devida e qual seria realmente o custo dela.

Então, respondendo a V.Exa. de forma assertiva, há uma divergência da concessionária com o poder público relacionada ao valor do investimento. Ela entende que fez mais e deveria receber mais do que está sendo reconhecido e manejado pelo poder público.

O SR. PRESIDENTE (Daniel Almeida. Bloco/PCdoB - BA) - O.k. Vamos, então, encerrar essa etapa.

Eu fico sempre muito preocupado com essas concessões que foram feitas no passado. Nós temos uma situação com alguma semelhança lá na Bahia, com a Via Bahia, que pegou um trecho da BR-324 e da BR-116. Está havendo audiência pública em outra Comissão aqui onde estão exatamente debatendo sobre isso.

A judicialização interrompe todo o processo, não há investimento, não há ressarcimento, não há respeito às decisões administrativas, e a população perde enormemente durante anos seguidos, sem que haja uma pactuação e uma solução para esses problemas. Eu penso que tem que se fazer um grande esforço de realmente repactuar, porque o prejuízo maior é para a população e para a economia. A sociedade é que acaba pagando.

Entende-se que, nas condições atuais, não há justificativa para se manterem recursos no Orçamento para o ano que vem. Espera-se que haja um desfecho sobre esse processo litigioso no curso do ano que vem, e, aí, vamos pensar em outro caminho.

Obrigado.

Eu peço aos representantes da ANTT e do TCU que se mantenham na mesa para passarmos para o próximo tema da nossa audiência: obras de ampliação de capacidade da BR-290, no Rio Grande do Sul.

Já estão aqui os representantes da Agência Nacional de Transportes Terrestres e do TCU.



Eu passo a palavra para o Sr. Emmanuel do Vale Madeiro, do TCU, para falar sobre a BR-290.

O SR. EMMANUEL DO VALE MADEIRO - Obrigado, Excelência.

Trata-se de uma obra que foi fiscalizada pela primeira vez pelo TCU no Fiscobras 2017, obra de ampliação de capacidade da BR-290, Rio Grande do Sul. Foi feito um termo aditivo ao contrato de concessão entre ANTT e a Concessionária da Rodovia Osório-Porto Alegre S.A., chamada CONCEPA.

Neste ano de 2023, a proposta da unidade técnica foi no sentido de retirar a obra do quadro de bloqueio, pelos seguintes motivos: o contrato de concessão com a CONCEPA já foi encerrado desde 2018, ou seja, a concessionária não opera mais o trecho; não há mais dotação orçamentária para funcionar o objeto do bloqueio na LOA de 2024; os apontamentos feitos pelo TCU já estão sendo objeto de uma Tomada de Contas Especial, que está em instrução no Tribunal; e, por fim, foi celebrado um novo contrato de concessão, em janeiro de 2019, o contrato da RIS — Rodovia de Integração do Sul, que pegou trecho dessa concessão anterior da CONCEPA.

O Tribunal acatou a proposta do TCU e retirou a obra do quadro-bloqueio, tendo em vista essas questões, mas a principal delas é que a concessionária não opera mais o trecho. O contrato já foi encerrado, e não há mais dotação orçamentária para a obra.

Era isso, Excelência.

O SR. PRESIDENTE (Daniel Almeida. Bloco/PCdoB - BA) - Há alguma manifestação da ANTT a esse respeito?

O SR. FERNANDO DE FREITAS BEZERRA - Como já foi colocado, essa obra foi incluída no contrato em 2014. E, depois do acórdão do TCU com os apontamentos de irregularidades sobre preço, a ANTT também processou os ajustes e promoveu a revisão extraordinária. Este ano, inclusive, com o encerramento do contrato, foi finalizado o encerramento das contas. E a ANTT, no



caso, a União, tem um crédito que temos cobrado da concessionária em torno de mais de 200 milhões de reais.

Entendemos também que esse processo, tendo em vista que o contrato já se encerrou e que a obra já foi finalizada em 2015, teria perdido o objeto, e nós concordamos com o TCU na retirada dessa classificação de bloqueio de IGP.

O SR. PRESIDENTE (Daniel Almeida. Bloco/PCdoB - BA) - Eu queria que o representante do Tribunal de Contas, o Sr. Emmanuel, detalhasse melhor isso, porque, entre 2022 e 2023, o Tribunal não recomendou recursos para essa obra. Havia o bloqueio. E o Tribunal de Contas mudou a posição na última manifestação para retirar o bloqueio orçamentário.

O que mudou? Eu queria um detalhamento melhor sobre as razões para essa mudança de posição do Tribunal de Contas entre 2022 e agora, 2023.

O SR. EMMANUEL DO VALE MADEIRO - Excelência, como foi dito, a concessionária saiu do trecho em 2018, com o fim do contrato de concessão, e não há mais rubrica orçamentária para a obra.

Com relação à deliberação do Tribunal nos anos anteriores, acredito que ainda restavam discussões que estavam sendo feitas na ANTT com relação aos haveres e deveres da concessão. Talvez tenha sido por isso que o Tribunal não tenha tomado uma decisão na oportunidade com relação ao bloqueio dessa obra. Acredito que tenha sido esse o porquê de o Tribunal ter mudado de opinião só agora.

O SR. PRESIDENTE (Daniel Almeida. Bloco/PCdoB - BA) - Na ANTT, houve algum andamento para o encontro de contas da concessão encerrada anteriormente? Se houve, quais foram as providências adotadas para a execução desse encontro de contas?

Existe alguma decisão judicial que imponha algum ressarcimento, que determine algum procedimento da ANTT para formatar esse encontro de contas?

O SR. JHONY MARTINS LUCAS DE OLIVEIRA - Excelência, o contrato de concessão regulado pela ANTT — todos os contratos — prevê que ao término da



concessão seja feito um encontro de contas, onde são levantados os créditos, os investimentos que talvez não tenham sido devidamente equalizados, os fatos supervenientes e débitos da concessionária, receitas a maiores, qualquer saldo devedor da concessionária. Esse é um processo realmente de alta complexidade, porque se pegarmos a concessão, por exemplo, da CONCEPA, o horizonte foi 20 anos; o da BR-040, 25 anos. Então, são vários eventos que, muitas vezes, vão sendo discutidos ao longo do contrato e, chegando ao final, é necessário ser feita toda a equalização do contrato.

No caso específico da CONCEPA, a ANTT, de fato, foi deliberar de forma definitiva sobre o encerramento do procedimento administrativo de encontro de contas não faz muito tempo. Essa matéria, no âmbito administrativo, está deliberada de forma definitiva. O processo está sendo tramitado, encaminhado junto à Advocacia-Geral da União, que é representada na ANTT pela Procuradoria, para a iniciativa das cobranças de força executória. Então, por parte da ANTT, no âmbito administrativo, há uma decisão da Diretoria da ANTT, de forma definitiva, encerrando o processo e reconhecendo que a concessionária é devedora ao final dos 20 anos do contrato de concessão.

O SR. PRESIDENTE (Daniel Almeida. Bloco/PCdoB - BA) - Então, não existe demanda judicial relativa ao encerramento desse contrato?

O SR. JHONY MARTINS LUCAS DE OLIVEIRA - As concessionárias, ao final do contrato — e não só ela, mas, como V.Exa. citou, também outros casos —, têm buscado o Judiciário, seja porque elas têm um entendimento diverso da ANTT, seja, às vezes, por uma decisão definitiva também da ANTT da qual elas discordem.

Então, a CONCEPA, sim, buscou o Judiciário. Algumas ações estão em andamento, mas eu não tenho conhecimento de que ela obteve alguma decisão liminar, até porque ela já está fora do trecho da rodovia. Já faz quase 5 anos que ela saiu do trecho.



O SR. PRESIDENTE (Daniel Almeida. Bloco/PCdoB - BA) - O.k. Acho que está esclarecido.

Não há inscritos. Vamos passar ao próximo ponto.

Obras de pavimentação, DNOCS, na Bahia.

Convido à mesa o representante do Tribunal de Contas, Rommel Dias Brandão, para falar sobre a auditoria.

Está *on-line* o Sr. Jackson Oliveira Carvalho, Chefe do Serviço de Projetos do Departamento Nacional de Obras Contra as Secas.

Eu passo a palavra imediatamente ao Rommel, para que ele possa fazer sua manifestação, como de praxe aqui, dando a palavra inicialmente ao Tribunal de Contas.

O SR. ROMMEL DIAS MARQUES RIBAS BRANDÃO - Obrigado.

Peço que coloquem a apresentação, se puderem.

Agradeço mais uma vez a oportunidade de estar aqui com vocês, para esclarecer um pouco do trabalho do TCU.

(Segue-se exibição de imagens.)

Vou falar de obras de pavimentação do DNOCS que foram contratadas por meio de registro de preço. É uma modelagem semelhante à que vem sendo feita pela CODEVASF, para entrega desses serviços em vários Municípios do País e, nesse caso, lá no Estado da Bahia.

Estas são algumas informações gerais. Houve dois pregões eletrônicos: o primeiro, pelo Sistema de Registro de Preços, de 2021; e o segundo, de 2023. Eles foram realizados pelo DNOCS na Coordenadoria Estadual na Bahia, a fim de contratar empresas para realizar pavimentação asfáltica de vias urbanas e rurais inseridas na área de atuação dessa coordenadoria. E o valor é bem substancial: 343 milhões de reais.

Lembro que se trata do Sistema de Registro de Preços. Então, a partir da licitação inicial, do pregão, é possível assinar diversos contratos em diversas localidades. E, à medida que esses contratos vão sendo assinados, vão sendo



definidas as características das vias, o local de implantação das pavimentações. Então, é um arranjo relativamente complexo e inovador. Alguns anos atrás, não ouvíamos falar nesse tipo de obra sendo contratado por pregão ou pelo Sistema de Registro de Preços. Há ainda alguma controvérsia em relação à legalidade, aos tipos de obras que poderiam ser contratados nessa modelagem.

De qualquer modo, vamos falar um pouco mais sobre algumas características dessa contratação. Desses 343 milhões de reais, 92 milhões de reais eram relativos ao pregão anterior, de 2021, mais antigo, e 250 milhões de reais, ao pregão mais recente, de 2023.

Quais foram os achados de auditoria? Nós tivemos quatro achados de auditoria. Os três primeiros foram considerados mais críticos e, num primeiro momento, foram classificados como irregularidade grave com indicação de paralisação, e o quarto foi considerado um achado menos grave.

O primeiro foi gestão e fiscalização deficientes das obras, cujo efeito é a ausência de fiscalização efetiva quanto à qualidade e quantidade dos serviços executados.

O segundo foi ausência de projeto básico e projeto executivo, que gerava incertezas sobre os quantitativos a serem executados. Como funcionava lá? Fazia-se o registro de preço e, depois, a contratação. Esperava-se que, entre a assinatura do contrato ou a definição dos locais em que seria executada a pavimentação e o início efetivo das obras, fossem desenvolvidos os projetos básicos e projetos executivos, para proporcionar uma execução adequada do serviço, mas se verificou que não estavam sendo feitos esses projetos. A documentação que subsidiava a execução das obras era uma documentação muito simplificada, muito pobre, que comprometia não só o entendimento do objeto, do que deveria ser feito, mas também a fiscalização. Se não há um projeto minimamente detalhado, não se consegue verificar se o que foi feito corresponde àquilo que foi contratado e àquilo que está sendo pago.



O terceiro achado é referente a falhas na elaboração do orçamento e nas especificações. Dá para ver que esses três primeiros achados estão muito fortemente correlacionados, pois uma falha de especificação de projeto estava correlacionada com uma falha de fiscalização. Se os requisitos não estão previamente definidos de forma clara, isso compromete o processo de acompanhamento e de verificação do cumprimento das obrigações contratuais.

Por fim, o quarto achado é relacionado a irregularidades no uso do pregão e no uso do sistema de registro de preço. Existem alguns parâmetros legais que regem a gestão desses pregões e dessas atas — como vai ser feita a adesão, qual o limite máximo de adesões que podem ser feitas à ata —, e alguns desses princípios não estavam sendo obedecidos.

Nós entendemos que os três primeiros achados careciam de um ajuste para que fosse possível realizar as obras com um mínimo de qualidade e com um mínimo de controle. Então eles foram classificados previamente como IGP — irregularidades graves com recomendação de paralisação. E nós entendemos que o último achado poderia ser objeto de uma recomendação ou de uma ciência para que nos próximos procedimentos fosse ajustado.

Geralmente, nesses procedimentos, quando nós fazemos uma classificação prévia de proposta de IGP, nós a submetemos à manifestação do órgão. Eu queria até fazer um elogio à gestão do DNOCS, que respondeu prontamente a essa provocação do TCU referente a esses primeiros indícios que foram apontados e se manifestou no sentido de concordância com a identificação dos riscos e de adoção de medidas corretivas, as quais entendemos que, embora num primeiro momento não estivessem saneando definitivamente aqueles problemas, apontavam numa direção de correção satisfatória.

Para a questão da gestão e fiscalização deficiente, eles demonstraram que estavam adotando medidas para licitar e contratar uma empresa de consultoria e engenharia para auxiliar na fiscalização das obras. Também foi feita uma determinação interna para que não fossem assinados novos contratos ou ordens



de serviços até que fossem acatadas as recomendações da auditoria para elaboração e aprovação dos projetos básico e executivo antes do início das obras. Além disso, foram adotadas correções nas planilhas e nos documentos técnicos que haviam sido indicados pela auditoria.

Com relação às falhas nas planilhas orçamentárias e nas especificações técnicas, foi definido prazo para revisão das medições já realizadas. Existia a necessidade de corrigir algumas medições que haviam sido feitas, corrigir alguns contratos que tinham sido executados com esses erros, e também corrigir as planilhas previamente à celebração de novos contratos.

Tudo isso foi sinalizado previamente pelo DNOCS, e a equipe técnica do TCU entendeu, num primeiro momento, que essa sinalização era suficiente para promover a reclassificação de uma proposta de IGP inicialmente feita para uma de irregularidade grave com indicação de continuidade. O TCU determinou também que fosse feito um monitoramento pela equipe técnica dos desdobramentos que essas providências teriam ao longo do tempo.

Basicamente, o que saiu no Acórdão nº 2.217, de 2023, foram os mesmos itens que estão como sinalização preliminar e providências do DNOCS: estabelecimento de procedimentos padronizados de fiscalização e acompanhamento; verificação das dimensões e da qualidade dos serviços para pagamento e recebimento das obras; procedimento para elaboração e aprovação dos projetos previamente ao início das obras; correções nas planilhas orçamentárias e nas especificações técnicas, inclusive na parte de equipamentos, de forma a tornar o projeto mais eficiente. Foi feito também o detalhamento de algumas das especificações que foram consideradas inadequadas. Essas determinações referiam-se ao pregão mais recente.

Em relação ao pregão mais antigo, o acórdão encaminhou basicamente determinações com as quais o DNOCS já tinha manifestado concordância, que foram: não fazer novos contratos — já que há um pregão mais recente para fazer novos contratos, não deve fazer contratos novos com o pregão antigo — e revisar



os contratos antigos que continham erros que eventualmente poderiam resultar na necessidade de algum tipo de ressarcimento de valores que foram pagos indevidamente.

Esse é o panorama geral.

O SR. PRESIDENTE (Daniel Almeida. Bloco/PCdoB - BA) - Nosso agradecimento ao Rommel.

Passo a palavra imediatamente para o Jackson Oliveira Carvalho, representante do DNOCS. O Jackson participará virtualmente, pelo Zoom.

Pois não, Jackson. Está ouvindo?

O SR. JACKSON OLIVEIRA CARVALHO - Bom dia.

Estão me escutando?

O SR. PRESIDENTE (Daniel Almeida. Bloco/PCdoB - BA) - Você está com a palavra. Estamos ouvindo bem.

O SR. JACKSON OLIVEIRA CARVALHO - Bom dia, Deputado.

Parabenizo e cumprimento todos os que compõem a Mesa e estão no plenário.

Meu nome é Jackson Carvalho, engenheiro civil, analista de infraestrutura do Ministério da Gestão e da Inovação. Já estou trabalhando no DNOCS há 15 anos. Tive o prazer de trabalhar na unidade regional do DNOCS em Salvador. Conheci pessoalmente o Deputado Daniel Almeida quando ele era, se não me engano, Prefeito de Juazeiro, na Bahia, que está sempre inovando.

Vou relatar o que aconteceu, como disse o querido colega do TCU. Esse trabalho de pavimentação foi oriundo de demandas principalmente de comunidades do Estado da Bahia, iniciando-se por meio da CODEVASF. Como o DNOCS é uma entidade vinculada ao Ministério da Integração, também iniciou a participação nesse trabalho de melhoria das vias nas quais essas comunidades, distritos e às vezes a própria sede municipal têm dificuldades. Todos sabem da dificuldade de financiamento em investimento por que os Municípios passam. E



eles clamavam por isso geralmente para os representantes federais, que são os Deputados, como V.Exa., por exemplo.

Esses recursos que foram apresentados pelo colega auditor são, na maioria, ou praticamente 100% deles, oriundos de emendas parlamentares — antigamente, pelo RP9, e hoje, pelo RP2 —, bem como de emendas parlamentares individuais.

Antes de tecer alguns comentários com relação ao relatório do TCU, eu queria dizer que o DNOCS, no início da convocação, tinha um primeiro alinhamento que dizia assim: *"Gestão e fiscalização deficiente das obras de pavimentação e contratações desalinhadas com a missão institucional do DNOCS"*.

Eu queria somente relatar por 1 minuto que o DNOCS tem como premissa básica o desenvolvimento regional na sua área de atuação, que é o Semiárido brasileiro, que abrange todos os Estados do Nordeste e mais o norte de Minas Gerais. Dentro dessa medida, o DNOCS, ao longo de sua história — já são 114 anos de história —, trabalha intensivamente com infraestrutura.

O DNOCS é o Departamento Nacional de Obras Contra as Secas, mas não foi somente o trabalho de infraestrutura hídrica que o DNOCS, durante sua história, executou. Trabalhou, logicamente, com barragens, adutoras, mas construiu perímetros irrigados, construiu linhas de transmissão elétrica, construiu estradas pavimentadas. Isso tudo porque o nosso corpo técnico é munido de engenheiros civis. Então, com relação à competência técnica, se o DNOCS tem ou não alinhamento institucional para executar trabalho de pavimentação asfáltica, nós entendemos que temos, sim, essa competência, essa missão institucional. Com a melhoria da infraestrutura de pavimento e microinfraestrutura hídrica naquela comunidade rural, naquele distrito, diminui o êxodo rural, finca mais o homem no campo. Essa é a primeira linha que temos que destacar.

Basicamente, como disse o nosso colega Oscálmi, do Ministério da Integração, nós temos sempre um trabalho de alinhamento com os órgãos de



controle, com a CGU, com o TCU, tanto que, no primeiro momento, quando saiu o relatório prévio de auditoria, imediatamente, nós iniciamos o trabalho de correção das planilhas orçamentárias.

O prazo dado pelo Ministro Antonio Anastasia, de 60 dias, será cumprido. Nós faremos o aditivo de todos os contratos cujos erros de composição unitária de engenharia serão devidamente corrigidos. No momento da nossa defesa, já entregamos uma planilha com a nossa visão do que o TCU apontou. Conversando com o João Marcos, que é o chefe da unidade de auditoria, o auditor, o chefe da equipe, ele até concordou. *"É, Jackson, é isso mesmo."*

Nós estamos no encaminhamento correto. Todas as ações que o TCU está determinando nós estamos atendendo. Nenhum contrato desse novo pregão foi celebrado sem que antes houvesse esse entendimento da nova planilha orçamentária, com os apontamentos feitos pelo TCU.

Queria até comentar aqui sobre o acórdão de que ele fala no final, item 9.2: determinar à Coordenadoria Estadual do DNOCS que, no prazo de 60 dias, adote as seguintes ações: com relação ao Pregão 3, de 2023, que é o pregão recente, estabeleça procedimentos padronizados mínimos de fiscalização.

Realmente, como todos nós sabemos e os nossos Deputados sabem, passa pela história do DNOCS o esvaziamento de pessoal em razão da aposentadoria. Nós estamos com a presença do Gabinete do Diretor-Geral, já fazendo incursões junto ao Ministério da Gestão para elaborar um novo concurso. Pedimos até o apoio dos nossos Parlamentares para revitalizar o DNOCS com concursos públicos. Mas, não esperando por isso e considerando que os Parlamentares sempre apostam no trabalho operacional do DNOCS, nós já estamos com um processo licitatório em andamento para a contratação de apoio técnico, ou seja, de uma empresa de consultoria, a fim de que ela faça as verificações, veja os padrões de qualidade e quantitativos que o TCU pregou. Então, nós já estamos tratando de suprir essa determinação de estabelecer procedimentos mínimos de



fiscalização, acompanhamento mais *pari passu* as obras, com a contratação de uma empresa de consultoria de engenharia.

Outra determinação é a de implementar condicionantes para pagamento e recebimento de obras em andamento, com a verificação que envolva espessura dos pavimentos, necessidade de controle tecnológico, largura das vias. Também essa determinação do egrégio tribunal vai ser sanada com a contratação da empresa de consultoria de engenharia, que já está em andamento.

Outra determinação, que é instituir procedimento na elaboração e aprovação dos projetos previamente, antes do início das obras, também vai ser sanada com a contratação dessa empresa de consultoria. Isso tudo é do Pregão 3/23, em que não há nenhum contrato celebrado.

Outra determinação é corrigir os orçamentos antes da assinatura dos contratos, conforme esses apontamentos destacados pelo TCU. Eu até já elaborei a primeira planilha deles e estou aguardando somente o entendimento com as empresas que geraram as (*falha na transmissão*) de preço. Automaticamente, com esse entendimento, somente faremos os contratos com essas correções determinadas pelo tribunal. Então, também está em andamento essa determinação do TCU. Outra determinação é a da correção das composições de custos. Tudo isso está na planilha orçamentária que gerou a licitação e que gerou a ata de registro de preço.

Eu queria somente destacar, como nosso colega auditor falou, que a CODEVASF iniciou esse trabalho, que já está bem fundamentado, de 5 anos de pavimentação. E nós nos baseamos nessas planilhas do passado da CODEVASF. Se não me engano, existe também um trabalho de auditoria do TCU para fazer algumas correções. Eu também acompanho isso. São apontamentos de correções de planilha, mas que não são tão graves que não possamos corrigir de forma que não haja dano ao Erário, tanto que os contratos do pregão passado estão em andamento.



Encontra-se presente nesta reunião o Coordenador Estadual do DNOCS, Dr. Rafael Carvalho. E nós já estamos no trabalho de replanilhamento para fazer o aditivo e realizar as devidas correções determinadas pelo TCU.

Basicamente, todos os passos e procedimentos que o TCU pediu para elaborarmos estão em andamento, que são: contratação do apoio técnico; revisão da planilha dos contratos existentes; elaboração de nova planilha antes de celebrar o contrato desse novo pregão eletrônico.

Uma situação também interessante que o auditor traçou é que não há nenhuma gravidade para a paralisação dessas obras. As obras do contrato anterior, do pregão anterior, estão em andamento. E foi tratado de IGP para IGC, dando continuidade a esses contratos para que não prejudiquem as comunidades que estão sendo beneficiadas.

Era isso que gostaríamos de trazer.

Mais uma vez, quero agradecer a todos pela participação.

O SR. PRESIDENTE (Daniel Almeida. Bloco/PCdoB - BA) - Concluiu, Jackson?

O SR. JACKSON OLIVEIRA CARVALHO - Concluí, meu líder.

O SR. PRESIDENTE (Daniel Almeida. Bloco/PCdoB - BA) - Obrigado pela participação.

Não há inscritos para falar no debate. Indago ao Tribunal de Contas se há alguma consideração a fazer a respeito das informações trazidas pelo DNOCS.
(Pausa.)

Queria, então, já levantar algo aqui para os dois que vão falar logo depois. Ficou a informação de que as recomendações feitas pela auditoria ao DNOCS foram aceitas pelo DNOCS como recomendações a serem encaminhadas. O representante do DNOCS relatou que, do ponto de vista das deficiências na fiscalização — se eu entendi direito —, foram contratados técnicos para cuidar dessas deficiências verificadas na fiscalização das obras. É isso mesmo? O TCU teve ciência, tomou conhecimento dessas medidas que foram encaminhadas a



respeito das deficiências constatadas na fiscalização, relativas a preço de projetos, especificação de projetos, etc.?

A outra questão é que, pelo que eu entendi, foram suspensos os contratos relativos ao pregão de 2023 e as ordens de serviço do pregão de 2021. É isso mesmo? Está constatado que isso aconteceu? E outra questão é se houve resistência ou obstrução das contratadas, quando da correção das medições e/ou especificações dos contratos. Elas fizeram as correções exigidas pelo DNOCS? O Tribunal de Contas pôde acompanhar isso? Pergunto para que fique claro quais foram os procedimentos adotados.

Esse foi um tema que teve muita repercussão na Bahia, teve forte repercussão na Bahia. Houve muito debate sobre isso na Bahia e fora da Bahia também. Eu compreendo os limites que o DNOCS tem, sou adepto da tese do fortalecimento dessa instituição tão importante, tão tradicional e tão relevante — quando chega a seca nós vemos isso no Nordeste de forma mais clara —, hoje com um quadro já está envelhecido, etc., e isso tudo deve ser buscado no âmbito das ações, das políticas que a sociedade deve cobrar dos Governos. No entanto, isso não elimina os cuidados todos que devem ser preservados nas boas práticas de contratação, fiscalização e uso do recurso público.

Então, só para melhor esclarecimento, eu queria ouvir o Tribunal de Contas e o Jackson, representando o DNOCS, sobre essas indagações que fiz.

O SR. ROMMEL DIAS MARQUES RIBAS BRANDÃO - Bom, em relação à última indagação, que é sobre as empresas, eu acho que o Jackson vai poder falar um pouco melhor, porque nós, de fato, ainda não tivemos um retorno, um detalhamento dessas medidas.

Em relação à primeira parte, de fato, todas as medidas que o DNOCS sinalizou vão ao encontro daquilo que a equipe de fiscalização sugeriu. A grande questão é que hoje, pelo que o Jackson disse, o processo ainda está em contratação, então nós ainda não temos o resultado definitivo dessas medidas que estão sendo adotadas. O TCU tem o compromisso de, dentro do prazo que foi



estabelecido no acórdão, 60 dias, o DNOCS concluir algumas dessas ações, encaminhar os resultados ao Tribunal, e nós fazermos a verificação complementar, para aferir em que medida os resultados dessas ações que foram adotadas de fato estão sendo suficientes para mitigar os riscos que nós identificamos. Ou seja, a contratação vai permitir que efetivamente o controle da execução das obras seja feito de forma adequada e que elas sejam entregues para a população com qualidade, preço justo e dentro de um prazo adequado.

Em sentido mais amplo, as providências que foram sinalizadas estão compatíveis com o que a equipe de auditoria sugeriu, mas vamos ter um momento de verificação pela equipe de auditoria mais adiante, quando essas ações forem concluídas, para vermos se de fato elas cumpriram o objetivo das recomendações, das determinações.

Quanto ao segundo ponto, de maneira mais ampla, eu queria reforçar que a equipe de auditoria do TCU e os Ministros reconhecem a relevância desse serviço, dessa modelagem de contratação. Nós sabemos que o poder público tem, às vezes, muita dificuldade de fazer entregas em diversas regiões do País. Existe uma previsão de volume de recursos muito grande para essas contratações. E, pelo que temos visto no acompanhamento junto à CODEVASF e, agora, junto ao DNOCS, houve uma evolução grande nessa modelagem. No início havia uma série de lacunas, mas, a partir desse diálogo, dessa interação, temos visto uma evolução grande.

No caso do DNOCS, a estrutura administrativa e as condições técnicas e normativas para acompanhamento dos serviços eram ainda mais precárias do que na CODEVASF, então isso foi uma coisa que chamou muito a atenção, porque é um risco grande para esses recursos.

Como eu disse, há o interesse comum de que o serviço público seja prestado, a obra seja concluída, e a população possa usufruir dos benefícios dessa obra. E aí eu acho que nós estamos seguindo num caminho adequado, juntamente com o DNOCS e com a CODEVASF, para mitigar os riscos que são



identificados e construir soluções que sejam mais adequadas para que o recurso seja executado e para que a população possa usufruir dos benefícios disso.

Então, esse é o nosso objetivo maior nessa interlocução aqui com todos.

O SR. PRESIDENTE (Daniel Almeida. Bloco/PCdoB - BA) - Tem a palavra o Sr. Jackson Carvalho.

O SR. JACKSON OLIVEIRA CARVALHO - É isso mesmo, Deputado. Como o processo licitatório é um pregão eletrônico para contratação de apoio técnico, acreditamos que até o final do ano já tenhamos essa empresa de consultoria para nos apoiar. Dentro dessa premissa dos novos contratos do Pregão 3, de 2023, está até escrito no próprio acórdão do TCU que eu só poderei emitir ordem de serviço com o apoio técnico ou com outras formas de acompanhamento *pari passu*. Como nós não temos mão de obra disponível para isso ser feito, nem laboratórios de asfalto e laboratorista, então, o apoio técnico vai nos dar esse suporte e automaticamente vamos dar continuidade a esse trabalho que está sendo brilhante no interior da Bahia.

Nós até convidamos o senhor a apostar também no DNOCS. Sei que o senhor é de Juazeiro, cidade vizinha à CODEVASF, mas o senhor pode nos ajudar em alguma área em que o senhor já apostou, como a perfuração de poços. Disso eu tenho conhecimento porque fiquei como Coordenador Estadual na Bahia durante quase 2 anos e me lembro que houve algumas ações de perfuração de poços para as quais V.Exa. colocou recursos no DNOCS. Nós estamos aqui. São 114 anos, já estamos velhinhos, mas ainda estamos dando couro aqui, viu?

O SR. PRESIDENTE (Daniel Almeida. Bloco/PCdoB - BA) - As empresas contatadas fizeram essas correções que foram indicadas?

O SR. JACKSON OLIVEIRA CARVALHO - Já foram feitas.

O SR. PRESIDENTE (Daniel Almeida. Bloco/PCdoB - BA) - Não houve problema? Não houve resistência?

O SR. JACKSON OLIVEIRA CARVALHO - Quanto à correção da planilha, a contratada não tem nem o que discutir. O DNOCS concordou com a nova planilha.



Nós já estamos refazendo a planilha, ou seja, nós estamos fazendo processos de... Quando fazemos mudança de quantitativos e de serviços, e o TCU solicitou que houvesse essa mudança, há um processo de determinação e de anuência com a contratada. Automaticamente, faremos os processos aditivos, que vão ser encaminhados à Procuradoria Federal para análise jurídica, e, em seguida, vai ser feita a celebração desses novos aditivos, com a planilha determinada pelo Tribunal.

O SR. PRESIDENTE (Daniel Almeida. Bloco/PCdoB - BA) - O.k.

Eu agradeço a participação ao Tribunal de Contas, aqui representado pelo Sr. Rommel, e agradeço também a participação ao DNOCS, aqui representado pelo Sr. Jackson.

Eu sou muito lembrado como uma liderança política de Juazeiro. O PCdoB governou Juazeiro de 2009 a 2015, uma gestão na Prefeitura que eu tive a honra de acompanhar — eu era Deputado. Muita gente me confunde como Prefeito de Juazeiro, porque nós fizemos muitas ações junto àquela gestão. Eu não tive a honra de ser Prefeito de Juazeiro ainda. Pode ser que, em algum momento, eu tenha essa oportunidade. Nós estamos buscando manter nosso contato por lá, mas o meu compromisso com o Sertão, com Juazeiro e com todo o Nordeste, evidentemente, é de origem. É a região onde eu nasci, no interior, e sei das dificuldades e também das vantagens, das alegrias e do potencial que o Nordeste tem. Nós não devemos nos sentir entristecidos por termos nascido ali, muito ao contrário. Eu me sinto honrado, porque aquele é um povo criativo, cheio de energia, com muito potencial para produzir e que produz em favor do Brasil. Existem vantagens extraordinárias que o nosso Nordeste apresenta. Eu acho que, num futuro muito próximo, nós vamos ouvir falar muito do Nordeste nesse contexto de renovação, de substituição energética, de descarbonização da indústria, porque lá nós temos um potencial extraordinário. Obrigado a todos.

Eu quero agradecer a todos o debate de alto nível que foi feito nesta audiência pública. Quero agradecer também a todos da Consultoria,



especialmente ao Fernando, que representa o Senado na Comissão de Orçamento; ao Antonio D Avila, representante da Câmara que nos ajudou muito na compreensão e na elaboração desse material; a todos os que interagiram das representações do Governo, da ANTT e do Tribunal de Contas; aos Senadores e aos Deputados; e a todos da assessoria.

Declaro encerrada a presente reunião.

Muito obrigado.

Boa tarde.