O SR. PRESIDENTE (Ruy Carneiro. PSDB - PB) - Declaro iniciada a 1ª Reunião de Audiência Pública Extraordinária da Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização.

Esta reunião foi convocada com a finalidade de ouvir os representantes do Tribunal de Contas da União (TCU), do Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR), do Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS) e da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU).

Informo que a reunião ocorre de forma semipresencial. Pode haver Parlamentares presentes no plenário e Parlamentares participando de forma virtual através da plataforma Zoom. Os convidados participarão apenas de forma virtual.

Conforme a Lei nº 14.116, de 31 de dezembro de 2020, no § 1º do art. 138, que dispõe sobre as diretrizes para a elaboração da execução da Lei Orçamentária de 2021, a Comissão Mista poderá realizar audiência pública, com vista a subsidiar as deliberações acerca do bloqueio ou desbloqueio de contratos, convênios, etapas, parcelas ou subtrechos relativos a subtítulos nos quais foram identificados indícios de irregularidades graves.

Por este motivo, esta Comissão convocou esta audiência pública com a finalidade de ouvir representantes de órgãos gestores e do Tribunal de Contas da União, para discutir os indícios de irregularidades graves (IGP) apontados pelo Tribunal de Contas da União, por meio do Acórdão nº 2.833, de 2020, do TCU/Plenário, sob a responsabilidade de diversos órgãos e entidades.

Hoje ouviremos os representantes do Ministério do Desenvolvimento Regional, do Departamento Nacional de Obras Contra as Secas e da Companhia Brasileira de Trens Urbanos.

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

Conforme estipulado no art. 94, §§ 2º e 3º, do Regimento Interno do Senado Federal, combinado com o art. 256, § 5º, do Regimento Interno da Câmara dos

Deputados, os Srs. Parlamentares inscritos para interpelar os expositores poderão fazê-lo estritamente sobre o assunto da exposição, pelo prazo de 3 minutos, tendo os interpelados igual tempo para responder, facultadas a réplica e a tréplica, pelo prazo de 3 minutos.

A lista de inscrição está aberta.

Vamos iniciar pela primeira obra do Sistema Adutor do Ramal do Piancó, da Paraíba.

Solicito que os participantes se apresentem e, antes de iniciar a sua fala, digam o nome e o cargo.

Passo a palavra ao representante do TCU, o Dr. Maurício Ramos Jacintho de Almeida, para fazer as suas observações. *(Pausa.)*

Libere o seu microfone, por favor.

O SR. SAMUEL SÁ TELES SOARES - Sr. Presidente, nós não ouvimos boa parte. Acho que estava falando do art. 98. A partir daí, o áudio cortou.

O SR. CLAUDIO XAVIER SEEFELDER FILHO - Exato. Aqui também cortou.

A SRA. ZENAIDE MAIA (PROS - RN) - Aqui também eu não ouvi.

O SR. PRESIDENTE (Ruy Carneiro. PSDB - PB) - Vocês não ouviram nada da fala inicial? *(Pausa.)*

O SR. MAURÍCIO RAMOS JACINTHO DE ALMEIDA - Desculpe-me, Presidente, eu não ouvi a sequência dos trabalhos. Foi interrompido nosso áudio aqui, e eu não acompanhei qual foi.

O SR. PRESIDENTE (Ruy Carneiro. PSDB - PB) - Sim, Maurício, nós vamos iniciar pelo Sistema Adutor do Ramal do Piancó, da Paraíba.

A palavra é dada a V.Sa., por 10 minutos; depois, ao representante do DNOCS.

É importante ativar seu microfone. Pode falar, Maurício.

O SR. SAMUEL SÁ TELES SOARES - Sr. Presidente, continua sem áudio. V.Exa. começa a falar um pouquinho e já desaparece o som.

O SR. PRESIDENTE (Ruy Carneiro. PSDB - PB) - Não está ouvindo, Maurício?

O SR. MAURÍCIO RAMOS JACINTHO DE ALMEIDA - O áudio continua bem intermitente, ele está oscilando bastante.

O SR. PRESIDENTE (Ruy Carneiro. PSDB - PB) - Maurício, está franqueada a palavra a V.Sa., por 10 minutos, para tratar do Sistema Adutor do Ramal do Piancó, da Paraíba.

O SR. MAURÍCIO RAMOS JACINTHO DE ALMEIDA - Agora, parece que o áudio estabilizou aqui e consigo escutar.

O SR. PRESIDENTE (Ruy Carneiro. PSDB - PB) - A palavra está concedida a V.Sa., Maurício, para tratar do Sistema Adutor do Ramal do Piancó, da Paraíba, por 10 minutos.

O SR. MAURÍCIO RAMOS JACINTHO DE ALMEIDA - Eu não sei se é só o meu ou se o som dos demais também está cortando. Se os demais puderem falar...

O SR. SAMUEL SÁ TELES SOARES - Eu não estou ouvindo.

O SR. CLAUDIO XAVIER SEEFELDER FILHO - O Presidente começa a falar, e o áudio falha. Aqui também do MDR está a mesma coisa.

(Não identificado) - Também não estou ouvindo, não.

O SR. PRESIDENTE (Ruy Carneiro. PSDB - PB) - Está havendo algum problema no...

Nós vamos ver se está havendo algum problema técnico aqui. Está dando problema também no MDR. É isso?

(Pausa prolongada.)

O SR. PRESIDENTE (Ruy Carneiro. Bloco/PSDB - PB) - Vou pedir 1 a 2 minutos, porque estão resolvendo um problema aqui de configuração.

(Pausa prolongada.)

O SR. PRESIDENTE (Ruy Carneiro. PSDB - PB) - Vou pedir uma gentileza: vamos fazer um teste. Quem estiver ouvindo bem mande um o.k, no bate-papo; se alguém tiver com algum problema nós vamos tentar corrigir.

(Pausa prolongada.)

Peço apenas um pouco de paciência. A equipe técnica está tentando resolver o problema. *(Pausa.)*

Passo a palavra ao Sr. Maurício Ramos Jacintho de Almeida, representante do TCU, para fazer suas observações referentes ao Sistema Adutor do Ramal do Piancó, na Paraíba. Posteriormente, ouviremos o representante do DNOCS.

Tem a palavra, por 10 minutos, o Sr. Maurício de Almeida.

O SR. MAURÍCIO RAMOS JACINTHO DE ALMEIDA - Estou acompanhando pelo *chat*. Posso iniciar minha apresentação?

O SR. PRESIDENTE (Ruy Carneiro. PSDB - PB) - Exatamente, Maurício, em relação ao Sistema Adutor do Ramal do Piancó, na Paraíba. O senhor dispõe de 10 minutos.

O SR. MAURÍCIO RAMOS JACINTHO DE ALMEIDA - Eu vou avançar um pouco minha apresentação, porque a obra do canal do Sertão está no início, mas não há problema algum.

Eu quero cumprimentar o Presidente e Deputado Ruy Carneiro, em nome de quem cumprimento os demais membros da Mesa, colegas e autoridades presentes virtualmente. Desde já, agradeço este espaço concedido ao TCU todos os anos para que nós possamos apresentar os resultados das nossas fiscalizações, nas quais identificamos obras com indícios de irregularidades graves.

(Segue-se exibição de imagens.)

Eu vou adiantar um pouco para podermos falar sobre o Sistema do Ramal Piancó, conforme solicitado pelo Presidente.

O Sistema do Ramal Piancó é uma obra que foi licitada no ano passado, uma obra de responsabilidade do DNOCS da regional da Paraíba, que tem um valor na ordem de 180 milhões, dos quais cerca de 80 milhões se referem à execução das obras e algo na ordem de 95 milhões para a realização de pregão para a compra de tubos necessários à execução desta obra, que ainda não foi iniciada. A atuação do TCU se deu no início da obra, no momento da sua licitação.

O Ramal Piancó deriva da transposição do Rio São Francisco, com captação no eixo norte da transposição, e percorre um pequeno trecho do Ceará. Sua finalidade é levar água para o Rio Piancó e, a partir dali, capilarizar a segurança hídrica para as regiões mais secas da Paraíba. Trata-se de um sistema adutor que conta com um sistema de engenharia em tubulações.

A Secretaria de Fiscalização e de Infraestrutura Hídrica do tribunal realizou uma auditoria quando da publicação do edital de licitação desta obra. Em decorrência desta auditoria, foi feito o Acórdão nº 2.955, de 2020, que determinou a suspensão cautelar deste procedimento licitatório, antes que houvesse a homologação. Isso decorre das constatações da equipe de auditoria, que vou relatar a seguir: projeto básico deficiente e

incompleto — especificamente esta irregularidade eu vou aprofundar um pouco mais no próximo eslaide; projeto básico, que não contou com a aprovação pela autoridade competente que seria responsável por ele no DNOCS; inexistência do Estudo de Impacto Ambiental e do Relatório de Impacto Ambiental — EIA/RIMA e do licenciamento ambiental quando da licitação da obra; e o fato de que a obra não dispunha do Certificado de Avaliação da Sustentabilidade da Obra Hídrica — CERTOH, que é emitido pela Agência Nacional de Águas.

Estas foram, portanto, as razões que motivaram a unidade técnica a propor a suspensão cautelar do certame. O Ministro Relator concedeu a suspensão, e a concorrência foi paralisada.

Em relação à primeira irregularidade, que seria o projeto básico deficiente, utilizado na contratação como base para a licitação desta obra, destaco a alteração injustificada na concepção da adutora. Ela foi modificada de "adutora elevada" para "adutora enterrada", o que acarretou um aumento representativo no custo da obra. Além disso, não foram constatadas neste processo justificativas consistentes para isso.

O SR. PRESIDENTE (Ruy Carneiro. PSDB - PB) - Maurício, por favor, fale um pouquinho mais perto do microfone. Nós estamos conseguindo dosar, mas algumas pessoas estão reclamando que o áudio está chegando um pouco baixo. Obrigado.

O SR. MAURÍCIO RAMOS JACINTHO DE ALMEIDA - Perfeitamente! Eu vou continuar, mas, caso o som permaneça ruim, avise-me, por favor.

O que justificou a constatação da equipe de auditoria referente ao projeto básico deficiente foi uma alteração injustificada. A adutora passou de "elevada" para "enterrada", o que causa uma série de repercussões no tipo da tubulação utilizada e na quantidade de escavações feitas na obra. Isso representou um aumento representativo no custo da obra. Houve uma discrepância em relação ao tipo de adutora em diferentes documentos do edital. Em alguns lugares, havia referências de que essa adutora seria por gravidade; em outros lugares, que a adutora seria por bombeamento.

Inexistência de materiais e serviços elétricos e de automação no orçamento: não havia no orçamento da obra a parte referente aos materiais e serviços elétricos e de automação no orçamento. Não foram apresentados estudos geotécnicos e laudos de sondagem referentes que teriam que ter subsidiado a elaboração do projeto básico.

Quanto à ausência de projeto de desapropriações e de levantamento de interferências na região onde a obra ia executada, também não foi verificado relatório técnico por profissional habilitado que atestasse a adequação dos custos aos sistemas oficiais de referência na planilha orçamentária. Também havia item do orçamento especificado como fabricante exclusivo.

Eu destaco que o tribunal propôs a suspensão cautelar do certame, mas não propôs a classificação como irregularidade grave, com proposta de paralisação, já que nós tínhamos proposto a suspensão cautelar do certame, e o DNOCS procedeu desta forma.

Em relação ao Sistema Adutor do Ramal Piancó, é isso, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Ruy Carneiro. PSDB - PB) - Eu gostaria de lhe agradecer, Maurício.

Concedo a palavra ao Dr. Roberto Sérgio Limeira, representante do DNOCS. Ato contínuo, caso o consultor representante do órgão gestor e o do TCU queiram fazer algum questionamento um para o outro, nós vamos abrir esta oportunidade.

Tem a palavra o Dr. Roberto Sérgio Limeira. S.Sa. dispõe de até 10 minutos.

O SR. ROBERTO SÉRGIO LIMEIRA - Boa tarde a todos.

Eu sou Roberto Sérgio Limeira, Chefe da Divisão de Obras do DNOCS, aqui em Fortaleza, na administração central.

Esta obra citada, o Ramal Piancó, está sendo conduzida pela Coordenação Estadual da Paraíba do DNOCS, mas a informação que eu obtive da coordenação é que, em atendimento à determinação do TCU, como já lembrou o Dr. Maurício, a licitação foi suspensa, acatando a determinação, e será feito um RDC de contratação integrada, para que seja elaborado um projeto executivo que contemple todas as determinações que o TCU citou em seu relatório.

A informação que eu tenho é que a obra vai atender a mais de 38 cidades do Sertão da Paraíba. Trata-se de uma captação do canal do eixo norte da transposição. É uma adutora de extensão de quase 20 quilômetros, com tubos de ferro fundido de 1.200 milímetros. A execução da obra está orçada em torno de 78 milhões, a supervisão está orçada em 8 milhões e o fornecimento de tubos, de conexões e de acessórios em 94 milhões. Este já está licitado.

O DNOCS está à disposição do TCU e dos senhores diante de qualquer questionamento que se fizer necessário.

O SR. PRESIDENTE (Ruy Carneiro. PSDB - PB) - Antes de saber se existe alguém inscrito para fazer alguma pergunta, eu gostaria de saber se o Dr. Maurício quer fazer algum questionamento ao representante do DNOCS.

O SR. MAURÍCIO RAMOS JACINTHO DE ALMEIDA - Não, Presidente. Eu queria só complementar um ponto que eu não mencionei na minha fala.

Como procedimento para a adoção de uma medida protelatória, no caso, a suspensão do certame, nós promovemos a oitiva do órgão responsável, à qual o DNOCS prontamente respondeu. Os argumentos do DNOCS, certamente, na linha do que disse o Dr. Alberto, estão sinalizados pela nossa unidade técnica e, tão logo isso seja decidido pelo Plenário, nós teremos a decisão de mérito quanto a essa obra.

O SR. PRESIDENTE (Ruy Carneiro. PSDB - PB) - Assim, concluímos as manifestações sobre o Sistema Adutor do Ramal Piancó, na Paraíba.

Passamos agora à ampliação do sistema de trens urbanos de Natal, no Rio Grande do Norte.

Concedo a palavra ao Sr. Samuel Sá Teles Soares, representante do TCU. Em seguida, no mesmo formato anterior, ouviremos os representantes da CBTU e do MDR.

O SR. SAMUEL SÁ TELES SOARES - Todos estão vendo a apresentação?

O SR. PRESIDENTE (Ruy Carneiro. PSDB - PB) - Sim.

O SR. SAMUEL SÁ TELES SOARES - Perfeito! Boa tarde a todos.

(Segue-se exibição de imagens.)

Utilizando-me da apresentação do Maurício, quero agradecer aos senhores o convite para participar desta audiência. Eu me chamo Samuel Sá Teles Soares, sou Diretor da Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Urbana, no TCU. Nossa Secretaria promove ações de controle relativas à habitação, saneamento, mobilidade, planejamento urbano e proteção de desastres naturais.

Na infraestrutura urbana, nós temos quatro diretorias. Eu sou, digamos, o diretor da secretaria que trata da mobilidade e do planejamento urbano, motivo pelo qual estou aqui para falar acerca de uma representação com pedido de medida cautelar sobre as obras da CBTU, da Superintendência de Natal, que visam à ampliação do sistema de trens urbanos na Região Metropolitana da Capital do Rio Grande do Norte.

Esta representação foi feita por nós da unidade técnica e, no caso, ela abrange duas licitações que saíram mais ou menos na mesma época. Tivemos aqui a Licitação nº

1, de 2020, no valor aproximado de 18 milhões, e a Licitação nº 2, de mais ou menos 32 milhões. Qual a abrangência destas intervenções? Saiu o Edital nº 3, que trata da ampliação das linhas da CBTU, em Natal, a chamada linha roxa. Trata-se de três novas estações e da ampliação de 4 quilômetros — não lembro exatamente, pois esta não chegou a ser objeto da representação. A outra seria a ampliação da linha branca e a construção de três estações. Outra licitação, que se refere a estes pontinhos vermelhos aqui, diz respeito à reconstrução de estações em Natal.

Eis os motivos desta representação. Como deve ser bem sabido, no ano de 2019, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos foi inscrita no Plano Nacional de Desestatização. A partir do momento em que é publicado o decreto, a empresa, de acordo com o Decreto nº 2.594, de 1998, que trata das empresas inscritas no PND, se submete à gestão do Conselho Nacional de Desestatização. Segundo os arts. 47 e 59, qualquer tipo de investimento que seja feito pela empresa inscrita deve ser aprovado pelo CND. No caso, nós não tínhamos notícia desta autorização legal. Por este motivo, nós fizemos a representação. No nosso entendimento como unidade técnica, este investimento não faria sentido, uma vez que a União tem a intenção de se desfazer desta empresa ou de passar a gestão para o parceiro privado. Isso, é claro, é um "achismo". Na verdade, a própria lei nos determina que haja esta autorização. O primeiro motivo foi este.

Outro motivo seria a ausência do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental relativo a este empreendimento, bem como a falta de comprovação de que este empreendimento está aderente ao Plano Municipal de Mobilidade. Esta também é uma exigência do Plano Nacional de Mobilidade Urbana — PNMU.

Logo depois que nós fizemos esta representação, o Ministro a acatou, o que resultou na publicação do Acórdão nº 2.485, que concedeu medida cautelar que suspendeu os certames 1 e 2, como podemos ver, o que decorreu, em primeiro lugar, da ausência de autorização legal e da falta do EVTEA. Posteriormente, a CBTU entrou com recurso do agravo no tribunal e apresentou uma extensa documentação. Com esta documentação, eles conseguiram, no Ministério da Economia, que fosse emitida a autorização do órgão que hoje seria o Conselho Nacional. Contudo, isso ainda não tinha sido publicado. Diante disso, o Ministro, por meio do Acórdão nº 3.236, de 2020, revogou aquela medida cautelar, ao tempo em que determinou que a CBTU, para a continuidade dos investimentos, referende a Resolução nº 143, de 2020, por meio da qual o Ministério

da Economia autoriza a realização deste investimento e a ampliação das linhas da CBTU em Natal.

Hoje esta medida cautelar já está revogada. Aliás, no extenso material que foi enviado, há uma documentação que se refere a uma possível aderência aos planos de mobilidade urbana e ao EVTEA, mas isso ainda está na unidade técnica para análise. De todo modo, se já tivesse sido referendado pelo Conselho do PPI, este empreendimento poderia ter sido encaminhado pela CBTU.

O SR. PRESIDENTE (Ruy Carneiro. PSDB - PB) - Eu gostaria de passar a palavra ao Sr. Pedro Augusto Cunto, representante da CBTU.

O SR. PEDRO AUGUSTO CUNTO - Boa tarde a todos.

Eu me chamo Pedro Augusto Cunto. Sou Diretor de Planejamento e Relações Institucionais da CBTU. Eu farei, rapidamente, alguns comentários a respeito da fala do Samuel.

Quando da publicação dos editais, nós realmente ainda não tínhamos obtido a autorização do PPI, do Ministério da Economia. Este é um ponto que nós discutimos com o TCU e com o Ministério da Economia à época, mas nós já tínhamos solicitado esta autorização. No nosso entendimento, pela interpretação que nós fizemos do Decreto nº 2.594, esta autorização seria necessária apenas no momento da efetiva homologação e contratação, quando não houvesse mais a possibilidade de a obra não ser, de fato, executada.

Se observarmos os textos do decreto, veremos, por exemplo, no art. 47, que, a partir da inclusão no PND, a sociedade não poderá:

Art. 47 .....

I - .....

II - contrair obrigações financeiras sem prévia autorização do CND, exceto aquelas necessárias à manutenção e à operação da empresa.

Hoje as funções do CND são cumpridas pelo CPPI. A exceção do inciso II é outro porém importante. Vejam que se fala em "contrair obrigações". Outro também fala da contratação de bens.

Com relação ao Ministro da Economia, há um ato ou portaria do Ministro que delega isso ao Secretário Especial de Desestatização, segundo a qual, *"a empresa não pode firmar ou pactuar contratos de financiamento ou acordos comerciais de prazo superior a 3*

meses ou transações que não correspondam a operações e ao giro normal do negócio" e também não pode *"adquirir ou alienar ativos de montante igual ou superior a 5% do patrimônio líquido"*.

Em primeiro lugar, os textos todos nos dão o entendimento de que a licitação poderia, sim, prosseguir. Ela só não poderia ser homologada caso a autorização ainda não tivesse sido obtida. O pedido, no entanto, já estava feito. Não é o caso destas obras, mas de outras, é importante destacar que a empresa não está totalmente impedida de fazer licitações, contratar ativos e contratar obrigações. Ela pode fazê-lo em se tratando de operação e giro normal da companhia, como atividades de manutenção, etc.

Como exemplo, nós pedimos ao Ministério da Economia a autorização de dez itens, dos quais três são essas obras em Natal. Apenas para as obras em Natal, que são expansões, o Ministério entendeu que caberia a autorização. Sobre as outras sete, eles nos responderam que poderiam seguir normalmente, que não haveria a necessidade de nenhuma autorização, porque se tratava de giro normal, como reforma de estações, manutenção de vias, reforma de cobertura de estações, compra de equipamentos de manutenção, e por aí vai. Eles entenderam que isso não cabia.

A medida cautelar incluiu duas das três licitações: a Linha Branca Trecho 1 e a Linha Roxa. A Linha Branca Trechos 2 e 3 diz respeito à Licitação nº 3, que não chegou a ser incluída na medida cautelar. Com a medida cautelar, nós não apenas entramos com um agravo defendendo nosso entendimento, mas também buscamos as autorizações no Ministério para, de qualquer forma, pacificar, independentemente de interpretações.

As autorizações foram todas conseguidas, como o Samuel comentou. À época, já tinha sido assinada a resolução do PPI, que, acho, ainda não publicada. Havia apenas esta pendência.

Nós fornecemos ao tribunal toda a documentação solicitada. O tribunal solicitou o estudo de viabilidade e o plano de mobilidade dos Municípios e a inclusão da expansão do VLT. Todas as exigências legais que nós apresentamos foram cumpridas. Aliás, para complementar os planos de mobilidade, nós temos acordos de cooperação com todos os Municípios envolvidos. Já constava nos planos o VLT, mas ainda podemos, talvez, fazer alguns ajustes ao plano, em vista da realidade de implantação da obra. Por isso, há os acordos de cooperação.

Nós entendemos que todos os critérios e todas as solicitações legais e as do tribunal foram atendidos. O tribunal, como dito pelo Samuel, revogou a medida cautelar. O Plenário incluiu a recomendação para que a CBTU não voltasse a publicar o edital sem alertar os participantes de que a efetiva homologação do certame dependia de autorização de terceiros — do CPPI e do CNB. Assim foi feito. Ao se reabrir a licitação, nós colocamos esta informação. Portanto, nós atendemos plenamente ao segundo acórdão.

Duas obras já foram contratadas: a Linha Branca Trecho 1, que fazia parte da medida cautelar, e a Linha Branca Trechos 2 e 3, que não foi incluída na medida cautelar. A Linha Roxa, que era a segunda da cautelar, ainda não foi contratada porque ainda está em julgamento de recurso. Houve o recurso do segundo colocado, a desclassificação e o recurso do primeiro colocado. Nós ainda estamos julgando estes pontos.

As obras da Linha Branca já contratadas estão em início de implantação. As obras vão começar em breve. Sobre a Linha Roxa, nós esperamos ter uma resolução nas próximas semanas para os recursos e, assim, continuarmos normalmente. Embora ainda não haja um acórdão do TCU no sentido de encerrar completamente a questão — apenas a cassação da cautelar —, nós temos a tranquilidade de responder plenamente a qualquer questão que o tribunal ainda veja. Por isso, nós estamos dando andamento. Já temos todas as aprovações. Além disso, não há mais medida cautelar.

Há outro ponto. É importante ressaltar, pelo que eu observei da comunicação da CMO ao Ministro Marinho, uma questão que trata da CBTU e da União para a implantação destes sistemas. É importante destacar que, embora a competência seja estadual, já que se trata de um transporte intermunicipal, existe para a CBTU uma concessão tácita desde a década de 1980, quando a CBTU herdou as operações dos trens urbanos da extinta Rede Ferroviária. Em 1993, foi aprovada uma lei para a estadualização destes sistemas, e esta lei dependia da autorização, do aceite de cada Estado, de cada Município, dependendo da competência. No caso, hoje todos os nossos sistemas remanescentes são estaduais. O Rio de Janeiro recebeu seu sistema, São Paulo recebeu o seu, assim como Fortaleza e Salvador. Os outros Estados nunca quiseram fechar o acordo de estadualização com o Governo Federal.

Portanto, até que haja essa estadualização, é dever, sim, da CBTU não só a operação dos sistemas de trens urbanos, como também a implantação de programas

autorizados pelo MDR e a expansão e a implantação de trechos de transporte sobre trilhos. Aliás, isso faz parte do seu objeto social. Assim, enquanto não ocorre essa estadualização, enquanto não se dá o aceite, a iniciativa dos Governos Estaduais, a CBTU tem uma condição de, de fato, ser a operadora. Existe uma concessão tácita há mais de 30 anos.

No nosso entendimento, cabe à CBTU e ao Governo Federal manter este serviço até que finalmente se consiga a estadualização, algo que está se tentando agora, via PND e PPI, bem como sua melhoria, sua manutenção e, eventualmente, sua expansão, especialmente para facilitar a estadualização. Digo isso porque Natal, Maceió e João Pessoa são sistemas pequenos, pouco adensados, em que há baixo número de usuários.

Existe um impacto social muito grande destas operações, que são importantíssimas para as regiões em que operam, mas, com um público relativamente pequeno, cerca de 10 mil usuários ao dia, não há condição de viabilidade. Estas obras de expansão, com o aumento de usuários, melhoram a viabilidade econômica do sistema, o que vai facilitar e contribuir para uma estadualização e uma concessão futura.

O PPI teve entendimento semelhante. Nós demonstramos que este investimento, isoladamente, é lucrativo, na medida em que ele diminui a dependência da União e melhora a viabilidade econômica. Daí decorre a autorização, com a recomendação na resolução do PPI de que nosso Conselho de Administração, que é hoje totalmente indicado pelo Ministério da Economia, acompanhasse as obras e isso não impactasse o processo de estatização. Assim está sendo feito e acompanhado. Pelo cronograma, nós também temos a tranquilidade de que esta iniciativa não vai afetar, de forma alguma, o processo de desestatização em curso.

O SR. PRESIDENTE (Ruy Carneiro. PSDB - PB) - Nós temos ainda dois representantes do MDR, o Sr. Claudio Xavier e o Sr. Tiago Pontes. Eu queria saber qual dos dois vai falar sobre este tema e se vão usar a palavra para tratar desta questão da CBTU.

O SR. CLAUDIO XAVIER SEEFELDER FILHO - Sr. Presidente, muito boa tarde. Boa tarde a todos, em nome do Ministro Rogério Marinho. Boa tarde aos representantes do TCU e aos Srs. Parlamentares. Eu gostaria de agradecer a participação do DNOCS e da CBTU. Agradeço a oportunidade.

Aqui quem fala é Claudio Seefelder, Secretário-Executivo do MDR.

Com relação ao metrô do Rio Grande do Norte, eu acho que não tenho muito a acrescentar. Se não me engano, Pedro, mas já foi referendada pelo PPI aquela *ad referendum* do Ministro Guedes. Portanto, no intuito de atualizar as informações, aquele condicionamento do TCU já foi cumprido com o referendo do colegiado.

Eu queria acrescentar apenas isso, Sr. Presidente.

Eu fico à disposição para sanar os outros dois pontos.

O SR. PEDRO AUGUSTO CUNTO - Ele foi referendado no dia 2 de dezembro. Portanto, já saiu uma resolução complementar referendando o *ad referendum.*

O SR. PRESIDENTE (Ruy Carneiro. PSDB - PB) - Eu gostaria de saber se o representante do TCU quer fazer algum questionamento ao representante do MDR e ao da CBTU, ou vice-versa.

O SR. SAMUEL SÁ TELES SOARES - Da parte do TCU, eu acho que foi bom o esclarecimento feito pelo Pedro Cunto. Eu não teria nenhum outro questionamento a fazer.

O SR. PRESIDENTE (Ruy Carneiro. PSDB - PB) - Eu gostaria de fazer algumas perguntas à CBTU.

Em se tratando do resultado operacional do sistema de trens urbanos em Natal hoje, sem incluir as transferências da União, só com a receita de operação, existe alguma projeção deste resultado operacional após a conclusão das novas obras de expansão? Esta é uma pergunta.

Outra pergunta: existe um plano de operação para a linha ampliada que confirme se o sistema poderá funcionar adequadamente com os recursos de trens, de pessoal e com o sistema de controle atual? Existe previsão da necessidade de futuras aquisições de trens e de contratação de pessoal?

A outra pergunta que eu ia fazer, o senhor já respondeu a ela na sua fala.

O SR. PEDRO AUGUSTO CUNTO - Com relação ao resultado, não tenho em mãos o número exato do estudo de viabilidade, mas vou falar um pouco da operação atual.

Nós tínhamos, antes da pandemia — agora, com a pandemia, os números estão todos prejudicados —, cerca de 10 mil usuários por dia no sistema. Nós fizemos uma recuperação ou recomposição tarifária que se iniciou em 2018. Houve uma paralisação na Justiça e um acordo judicial, em 2019, com reajustes bimestrais até 2020.

Nossa expectativa era que, com essa recomposição tarifária, que elevou a tarifa em Natal, em Maceió e em João Pessoa de 50 centavos para 2 reais — não havia, na época, reajuste havia mais de 17 anos —, a receita com a operação fosse em torno de 8 milhões de reais ao ano, para um custo total de algo em torno de 40 milhões de reais, incluindo-se o rateio das atividades administrativas e o rateio das atividades indiretas a cargo da administração central da empresa.

Nossa expectativa é que esta operação agregue ao nosso sistema, fora, obviamente, o efeito da pandemia, que distorce todos estes números, entre 6 e 8 mil usuários, dependendo da análise. Assim, se fizermos uma conta proporcional, este faturamento pode aumentar para algo em torno de 14 milhões, dependendo do resultado da efetiva demanda, se atendidas nossas expectativas, num cenário conservador. O cenário otimista é um pouco melhor. O cenário pessimista ainda dá, sim, resultados positivos, mas em número menor: em torno, acho, de uns 3 mil usuários, algo assim.

Respondendo à segunda pergunta, eu diria que o custo marginal de implantação é muito baixo. A estrutura toda dos sistemas metroviário e metroferroviário é muito pesada e muito cara, mas a expansão para mais uma, duas ou três estações não demanda tanto custo. Nosso sistema em Natal é a *diesel* — não é elétrico. A implantação e a manutenção dos sistemas eletrificados são muito mais caras.

A manutenção daquele sistema é, portanto, mais barata. O que se gasta ali com funcionários é muito baixo para a expansão. Desta forma, nós vamos conseguir remanejar dentro do próprio quadro e não será necessária a contratação de nenhum colaborador. Eventual expansão dos contratos de limpeza e de segurança também é marginal, perto do número de usuários que são agregados.

Se este investimento for isolado, ele é lucrativo, porque se agrega só algum aumento de custo marginal, enquanto o faturamento, dependendo do cenário, é na faixa de 4 milhões. O custo de incremento, certamente, não chega a 1 milhão. Portanto, ele é positivo, melhora a viabilidade, não chega à viabilidade ainda, falta muito, mas melhora a condição. Nós temos, sim, condições de operar. O que será necessário é apenas o acréscimo de material rodante de trens, mas isso nós já estamos providenciando sem uma nova aquisição e sem uma nova licitação de VLTs.

Existia um material rodante que originalmente era da CBTU e que foi doado para a METROFOR, na estadualização em Fortaleza: 30 carros de passageiros e 3 locomotivas.

No caso deste material, a METROFOR iniciou o *retrofit*, toda a reforma e a modernização, e chegou a comprar todos os equipamentos, ar-condicionado, para isso, mas descontinuou, ou seja, parou no meio. Diante disso, com a ajuda do Ministro Marinho, foi feito um acordo para que a METROFOR doasse este equipamento novamente para a CBTU, inclusive com os sobressalentes. Nós vamos fazer a finalização do *retrofit* da recuperação dos equipamentos.

Isso, além do material que nós já temos atualmente e da recuperação de um dos nossos VLTs que hoje está parado por acidentes, com os recursos disponibilizados pelo MDR, vai nos permitir operar na via e atingir estes números.

O SR. PRESIDENTE (Ruy Carneiro. PSDB - PB) - Muito obrigado.

Há algum Deputado ou Senador inscrito? *(Pausa.)*

Não havendo nenhuma inscrição, passamos às considerações sobre o canal adutor do Sertão Alagoano.

Passo a palavra ao Sr. Maurício Ramos Jacintho de Almeida, que dispõe de até 10 minutos. Em seguida, ouviremos o representante do MDR.

O SR. MAURÍCIO RAMOS JACINTHO DE ALMEIDA - Eu vou direto para a segunda obra da Diretoria de Infraestrutura Hídrica do TCU, ou seja, o canal adutor do Sertão Alagoano. Trata-se de uma obra executada pela Secretaria de Infraestrutura do Estado de Alagoas, e nós vamos tratar especificamente do Trecho 5, que ainda não foi iniciado, não houve uma ordem de serviço ainda, mas o trecho já foi contratado desde 2010. Já existe um contrato celebrado entre a Secretaria de Estado da Infraestrutura de Alagoas — SEINFRA e a construtora Queiroz Galvão. Em tese, o órgão repassador dos recursos é o MDR. Eu falo em tese porque não existe um termo de compromisso específico firmado para a obra do Trecho 5 do canal do Sertão Alagoano.

A obra, que capta água diretamente do Rio São Francisco, é dividida em cinco trechos. Desses cinco trechos, já estão concluídos os Trechos 1, 2 e 3 — o quarto trecho está em avançado estado de execução. Acredito que está próximo da conclusão. O quinto trecho é este de que estamos falando — ele anda não foi iniciado. A captação é próxima à região de Delmiro Gouveia, no interior de Alagoas, no extremo oeste.

Na fiscalização, o tribunal identificou indícios de irregularidades graves, associados ao sobrepreço de preços unitários mesmo, no contrato do Trecho 5. Isso foi formalizado, passado em julgado em meio ao Acórdão nº 2.957, de 2015. O sobrepreço é da ordem de

48 milhões de reais, num contrato de 447 milhões de reais, tudo a preços de 2010. O sobrepreço chega à ordem de 12%.

Como eu disse, diante da classificação deste trecho do canal do Sertão como aquele que contém indícios de irregularidades graves no Acórdão nº 2.957, de 2015, a determinação foi no sentido de que haja a repactuação deste contrato e se adequem os preços contratuais aos preços dos mercados, de forma a sanear o sobrepreço de 48 milhões. A irregularidade grave com a proposta de paralisação subsiste até que este contrato seja repactuado na forma determinada pelo acórdão.

Falando da situação atual, nós realizamos o monitoramento desta irregularidade grave anualmente e, no nosso eixo de monitoramento realizado em 2020, nós identificamos que esta repactuação ainda não foi efetivada — o contrato ainda não foi repactuado.

O Trecho 5, no entanto, tem uma nuança que merece que destaquemos: a proposta que corre em outro processo aqui no tribunal que a SEINFRA de Alagoas apresentou de repactuação do contrato do Trecho 5, do contrato objeto desta EGP que nós estamos tratando neste momento. A SEINFRA de Alagoas propõe uma modificação neste contrato, em função de alterações no projeto que foi utilizado para licitar o contrato em 2010. Então, entendemos que o projeto básico foi deficiente. E a SEINFRA Alagoas propõe, portanto, uma repactuação de quantitativos e de preços unitários para esse contrato.

Na nossa avaliação, como eu disse, nós entendemos que o projeto é deficiente, tendo em vista que ele já parte de modificações em que haveria supressões de 33% no contrato e acréscimos de 29%, que ficam acima dos limites permitidos pelo art. 65 da Lei de Licitações. Ele já estaria, de partida, com os limites de aditivo extrapolados. Em virtude da deficiência desse projeto, vem a necessidade dessas alterações.

Este eslaide é para fazer o registro da capa mesmo, da folha do relatório que foi enviado ao Congresso Nacional em que constam 80% das obras concluídas.

Esta proposta de alteração foi avaliada na unidade técnica, e estamos aguardando, então, o pronunciamento do Plenário do TCU em relação a essa proposta de modificação.

(Falha na transmissão) era isso que eu tinha a dizer, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Ruy Carneiro. PSDB - PB) - Eu gostaria de passar a palavra ao representante do MDR, que vai tratar dessa obra.

Quero aproveitar para pedir ao representante do DNOCS, se ainda estiver presente, ou a algum representante do MDR para encaminhar para a CMO a medida que foi adotada pelo DNOCS em relação ao edital atual da licitação de Piancó, porque fomos informados de que ela não será continuada.

Gostaria de passar a palavra ao representante do MDR.

O SR. CLAUDIO XAVIER SEEFELDER FILHO - Deputado Ruy Carneiro, eu reforço aqui que o DNOCS vai encaminhar esse material.

Como bem colocado na apresentação do TCU, o Trecho 5 não é objeto de contrato no MDR. estamos concluindo o Trecho 4. É importante destacar que não há recursos na LDO 2021 para esse trecho, bem como não há emenda parlamentar para isso.

Recentemente, o MDR respondeu a um ofício da SEINFRA Alagoas explicando que não é possível a acolhida do pleito de iniciar o Trecho 5, porque, além do equacionamento orçamentário, as condições necessárias para a retomada do processo devem passar pela conclusão das obras do Trecho 4 e licitação de obras que atendam, inclusive, às determinações dos órgãos de controle, especialmente o TCU.

Essas são as observações que o MDR coloca em relação a esse ponto, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Ruy Carneiro. PSDB - PB) - Há alguma pergunta entre os senhores ou não? *(Pausa.)*

Não.

Eu queria perguntar ao representante do TCU se o Tribunal recebeu alguma informação oficial sobre o resultado da Operação Caribdis da Polícia Federal e da Justiça Federal, sobre investigações que envolveriam obras em outros trechos do canal. Se o Tribunal recebeu alguma dessas informações, isso tem reflexo sobre a contratação do Trecho 5?

Do representante do Ministério, quero saber qual é o grau atual de execução do Trecho 4 do canal, que é o último pelo qual a água precisa passar antes de atingir o Trecho 5. Qual é a previsão de conclusão do canal do Trecho 4?

O SR. CLAUDIO XAVIER SEEFELDER FILHO - Presidente, eu tenho a informação de que esse Trecho 4 será concluído neste ano ainda. Eu vou verificar o percentual exato com o Secretário Nacional de Segurança Hídrica e falo com o senhor em um momento.

O SR. MAURÍCIO RAMOS JACINTHO DE ALMEIDA - Em relação à Operação Caribdis, Presidente, o Tribunal tem ciência dessa operação pelo que foi tornado público

pelo Judiciário, mas, por hora, não há repercussão nenhuma disso nas apurações que estão em curso aqui no Tribunal. Nós acompanhamos os desdobramentos dessa operação no âmbito do Poder Judiciário. Por hora, não há nenhuma repercussão disso no Tribunal, porém nós temos ciência da operação e acompanhamos, sim, o seu desenrolar.

O SR. PRESIDENTE (Ruy Carneiro. Bloco/PSDB - PB) - O.k. Para nós adiantarmos, porque está sendo vista só essa questão do Trecho 4, vamos passar para drenagem e pavimentação asfáltica do meio-fio em Porto Velho.

Gostaria de passar a palavra ao Sr. Samuel Sá, representante do TCU, e, posteriormente, ao representante do MDR.

O SR. CLAUDIO XAVIER SEEFELDER FILHO - Presidente Deputado Ruy, eu consegui a informação de que estão concluídos 99% da execução do Trecho 4 do ramal. E a previsão é que, até o final do próximo mês, nós vamos conclui-lo.

O SR. PRESIDENTE (Ruy Carneiro. Bloco/PSDB - PB) - O.k.

O SR. SAMUEL SÁ TELES SOARES - Sr. Presidente, posso dar continuidade?

O SR. PRESIDENTE (Ruy Carneiro. Bloco/PSDB - PB) - Pode.

O SR. SAMUEL SÁ TELES SOARES - Eu vou falar aqui agora sobre a auditoria que nós realizamos no ano passado em relação às obras de recapeamento asfáltico, drenagem e pavimentação asfáltica, meio-fio e sarjeta no Município de Porto Velho, Capital de Rondônia.

Essa obra está dentro das obras do FISCOBRAS 2020. Foi realizada no período em que nós já estávamos em pandemia, logo, não foi possível nós fazermos a inspeção *in loco,* como é corriqueiro nas nossas auditorias. Mas conseguimos superar essa dificuldade utilizando constante contato telefônico com as equipes da Prefeitura e também utilizando colegas do TCU que moram em Porto Velho. Então, nós tivemos esse apoio informal na condução desse trabalho.

(Segue-se exibição de imagens.)

Em relação aos objetos, no caso, vários convênios foram firmados para fazer essas obras. O que tem a maior materialidade, a Concorrência nº 001, foi contratado no valor de 36 milhões de reais, e a contratada está aqui colocada.

O total fiscalizado nessa auditoria perfaz um valor de 61 milhões de reais aproximadamente.

É preciso entendermos um pouco da abrangência da obra. De acordo com esses três editais, a obra abrange uma boa parte da cidade. Essas linhas em amarelo correspondem à Concorrência nº 001; essa linha em azul, à Concorrência nº 002; e esse hachurado em rosa, à Concorrência nº 005, que corresponde ao bairro Lagoa, em Porto Velho.

Os principais achados dessa auditoria foram os seguintes: primeiro, houve restrição à competitividade do certame em decorrência da adoção de critérios inadequados para a desclassificação das propostas de preço. Nós identificamos, no curso da auditoria, que houve um formalismo excessivo por parte das equipes técnicas designadas pela Prefeitura para fazer a análise das propostas, que resultou, de um total de seis propostas de empresas habilitadas, na desclassificação de quatro propostas.

Um dos motivos pelos quais as propostas foram desclassificadas foi incompatibilidade do valor da taxa do CREA contida na proposta. Uma das licitantes tinha colocado na planilha orçamentária que a taxa do CREA era 200 reais, só que esse valor é tabelado: 270 reais. Então, a licitante foi inabilitada por 70 reais. Esse era um tipo de irregularidade facilmente sanável, por e-mail ou por uma ligação. Então, eles foram extremamente rígidos na classificação das empresas.

Outro motivo: ausência de composição de custos dos serviços orçados por meio de cotação. Nesse caso, também poderia ter sido feito um contato com a empresa, para que ela pudesse, de repente, apresentar isso e sanear o processo.

Outro motivo: incidência de BDI sobre transporte de insumos betuminosos. Tratava-se de uma incidência dupla de BDI, que, nessa obra de 40 milhões, tinha um impacto de 18 mil reais, um valor pequeno frente a tudo que estava em jogo.

Outro motivo: divergência no quantitativo da proposta. Isso dava uma diferença de 30 reais na proposta. Havia um valor de 470,18 metros cúbicos para um serviço lá, e o proponente colocou 470,13, um valor infimamente diferente.

Outro motivo: ausência de detalhamento de encargos sociais, os quais constam na própria composição do serviço. Eles foram extremamente rígidos.

Quando a administração desclassificou quatro propostas, deixou de ter uma possível economia de, mais ou menos, 3,3 milhões de reais.

A outra irregularidade foi sobrepreço decorrente de preços excessivos frente ao mercado. Então, na planilha orçamentária, havia sobrepreço de 1 milhão e 400 mil reais, aproximadamente, quase 4% do valor contratado.

Outra irregularidade foi o projeto básico deficiente, o que foi considerado um erro menor. Neste caso, embora erro no projeto básico seja algo grave, o projeto era mais desatualizado do que deficiente. Então, isso não constou como um caso de erro grave com recomendação de paralisação.

De acordo com essa nossa proposta de IGP, foi feito o Acórdão nº 4.054, de 2020, do Plenário do Tribunal, que confirmou a proposição da unidade técnica. Mas, como medidas corretivas, ou seja, como medidas saneadoras, foram propostas pelo Ministro, para que essa obra saísse do quadro de bloqueio, a redução do valor total do contrato em 3,3 milhões de reais, para elidir o dano ao Erário decorrente da desclassificação irregular das empresas licitantes, que resultou na contratação de proposta menos vantajosa; e também a redução de 1,4 milhão de reais, relativo àquele sobrepreço apurado pela existência de itens acima dos referenciais de mercado.

A empresa JJ Construções, que seria impactada no caso, foi ouvida, para que ela também se pronunciasse sobre esta nossa proposta de medida saneadora.

Obviamente, o Município de Porto Velho também foi ouvido, e nós o informamos que, caso ele não acolhesse a proposta, a IGP poderia se transformar em IGR, ou seja, seria feita a retenção cautelar. Nós entendemos que, como a obra já estava com um avanço considerável, quase 30% na ocasião, a IGR poderia também ser uma medida a ser adotada para que não parasse aquele empreendimento.

Qual a situação processual atual em relação a isso? Nós recebemos as oitivas. A última comunicação foi feita em 2 de fevereiro deste ano. Desde então, tanto a oitiva da empresa quanto a do Município estão em análise na nossa unidade técnica. Nós temos 60 dias para terminarmos a nossa análise e mais 30 dias para o Relator pautar a proposta.

Acho que quem poderia falar sobre o que foi recebido seria o pessoal da Prefeitura ou do MDR, se tiver havido contato.

Acho que, basicamente, esta é a situação atual do empreendimento.

O SR. PRESIDENTE (Ruy Carneiro. PSDB - PB) - Eu gostaria de passar a palavra ao representante do MDR.

O SR. CLAUDIO XAVIER SEEFELDER FILHO - Sr. Presidente, de forma bem objetiva, não há recursos na LDO de 2021 pra essa obra e também não há emendas parlamentares específicas para isso.

O Senador Marcos Rogério esteve com o Prefeito, e eles nos informaram que estão levando todas as informações ao TCU pra cumprirem *in totum* as recomendações do órgão.

Essa é a informação que nós temos aqui, Sr. Presidente.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Ruy Carneiro. PSDB - PB) - Eu gostaria de agradecer e fazer apenas uma pergunta ao representante do MDR ou ao do TCU. Aparentemente, a Prefeitura já teria adotado as providências apontadas pelo Tribunal, com o termo aditivo de 2 de fevereiro deste ano, que reduz o valor do contrato ao valor indicado pelo Acordo nº 4.054, de 2020. Pergunto se algum dos senhores já recebeu a íntegra desse termo aditivo ou se poderia solicitar à Prefeitura, no prazo mais breve possível, uma cópia escaneada, para que o comitê possa verificar se a redução do valor foi feita por meio da diminuição dos preços unitários aos valores de referência.

Parece que o representante do Tribunal já recebeu esse material. É isso?

O SR. SAMUEL SÁ TELES SOARES - Isso, Sr. Presidente. Nós já recebemos, sim. No entanto, o Tribunal se manifesta pelo seu Pleno. Então, não posso afirmar se aquilo atende ou não o acordo. Eu não poderia afirmar isso. Mas, sim, nós temos no processo esses documentos, que demonstram que, aparentemente, as medidas foram corrigidas, foram adotadas.

O SR. PRESIDENTE (Ruy Carneiro. PSDB - PB) - Vamos passar para o último item da pauta, o BRT de Palmas.

Concedo a palavra ao representante do TCU, o Dr. Samuel Sá.

O SR. SAMUEL SÁ TELES SOARES - Do BRT Palmas eu não vou ter a apresentação aqui. Eu tive um problema.

O BRT Palmas é uma obra que foi realizada no âmbito do FISCOBRAS 2016. Em 2016, o Tribunal tinha apontado, dentre os problemas, a falta de um estudo de viabilidade consistente para a realização das obras do BRT de Palmas.

Em Palmas havia, no caso, dois instrumentos para o financiamento de duas linhas de BRT, o BRT Sul e também o BRT da Avenida Teotônio Segurado: o primeiro eram

recursos de contrato de repasse, e o segundo, contrato de FGTS. O sistema, no caso, seria, então, integrado entre essas duas linhas de BRT.

Ocorre que o principal achado, no caso, foi o estudo de viabilidade incompleto, insuficiente, uma vez que, como é demonstrado no relatório, eles adotaram premissas de crescimento de demanda de aproximadamente de 5% ao ano, de modo que, se aquelas premissas de crescimento de população fossem atendidas, o sistema de mobilidade só chegaria, digamos, a ter algum tipo de viabilidade econômica no ano de 2035.

No relatório, chegamos a apontar diversos outros caminhos pelos quais a Prefeitura poderia ter optado, outras formas, como corredores exclusivos, talvez, que têm um custo de implantação muito menor e que seriam adequados à realidade local. O BRT demonstrava ser um empreendimento muito oneroso, tanto em sua construção quanto em sua operação, para um retorno pequeno, face à demanda que foi até apresentada por eles mesmos. Por esse motivo, a obra tinha entrado num quadro de bloqueio.

Ocorre que, no ano passado, no final do ano, na verdade, houve o distrato tanto do contrato de repasse quanto do contrato que tinha sido assinado pela Prefeitura de Palmas. No caso, no MDR, tanto em relação ao financiamento quanto em relação ao recurso OGU, não existe mais recurso da União para esse empreendimento. Desse modo, houve a perda do objeto.

Por esse motivo, em abril do ano passado, foi publicado um novo acórdão que retirou esse empreendimento do plano de bloqueio. Então, hoje, esse processo já se deu por encerrado. Quer dizer, o processo ainda está aberto, porque houve questões de aplicação de responsabilização, que ainda estão em discussão. Mas, em relação a orçamento, não existe nada a tratar no caso.

O SR. CLAUDIO XAVIER SEEFELDER FILHO - Presidente, o MDR está de pleno acordo.

O SR. PRESIDENTE (Ruy Carneiro. PSDB - PB) - O.k. Nós também.

Não há, parece-me, nenhum orador inscrito.

Antes de encerrar, eu gostaria de lembrar que amanhã, 11 de março, neste plenário, às 14h30min, teremos reunião de audiência pública na qual será ouvida a Presidente do IBGE, Dra. Susana Cordeiro Guerra, acerca do orçamento do IBGE no Projeto de Lei Orçamentária Anual para 2021, o PLN nº 28, de 2020.

Agradeço a todos e a todas pela presença.

Declaro encerrada a presente reunião.