



O SR. PRESIDENTE (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Declaro iniciada a 4ª reunião de audiência pública da Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização, solicitada pelo Comitê de Avaliação das Informações sobre Obras e Serviços com Índícios de Irregularidades Graves.

Conforme o art. 122 da Lei nº 13.707, de 14 de agosto de 2018, que dispõe sobre as diretrizes para a elaboração e execução da Lei Orçamentária de 2019, 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, esta Comissão convocou esta audiência pública com a finalidade de ouvir representantes do Ministério da Integração Nacional, do Ministério das Cidades e do Tribunal de Contas da União para discutir os indícios de irregularidades graves apontados pelo Tribunal de Contas da União, por meio do Acórdão nº 2.461/2018, em obras e serviços de engenharia sob a responsabilidade dos órgãos supracitados.

Anuncio, para compor a Mesa, o Assessor Especial do Ministro de Estado da Integração Nacional, Sr. Irani Braga Ramos; o Diretor da Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades, Sr. Ricardo Caiado de Alvarenga; e o Gerente de Projeto da Secretaria Nacional de Saneamento Ambiental do Ministério das Cidades, Sr. Gilson Pires.

Para melhor ordenamento dos trabalhos, comunico que os palestrantes disporão, cada um, de 10 minutos para expor as medidas saneadoras já adotadas e as razões pelas quais as obras não devam ser paralisadas, apesar dos indícios apontados pela Corte de Contas. Os Deputados inscritos para interpelar os convidados poderão fazê-lo, estritamente sobre o assunto da exposição, pelo prazo de 3 minutos, tendo o interpelado igual tempo para responder, facultadas a réplica e a tréplica pelo mesmo prazo.

Se algum Deputado quiser se inscrever, está aberta a inscrição.

Passo a palavra ao representante do Ministro de Estado da Integração Nacional, Sr. Irani Braga Ramos, que falará sobre o Canal do Sertão, em Alagoas. *(Pausa.)*

Convido para também compor a Mesa o Consultor Marcelo Ribeiro, do TCU.

Com a palavra o Sr. Irani Braga Ramos.

O SR. IRANI BRAGA RAMOS - Boa tarde, Deputado Covatti Filho, colegas do Ministério das Cidades, colegas do TCU e demais participantes desta reunião.



Primeiro, em nome do Ministro da Integração Nacional, eu agradeço esta oportunidade e trago o cumprimento de S.Exa. para todos da audiência.

Segundo, vou falar rapidamente a respeito dessas duas obras que entraram na manifestação do TCU. Começo pelo Canal do Sertão alagoano, como anunciado pelo Deputado Covatti Filho. Informo que nós do Ministério da Integração não temos atualmente nenhum instrumento de repasse com o Governo de Alagoas para a execução dessa obra. De fato, o Governo de Alagoas fez uma licitação e chegou a assinar o contrato para o Trecho V desse canal. A licitação foi feita com um projeto básico. Posteriormente, o projeto executivo da obra revelou que existem diferenças entre o que foi licitado e o que foi contratado. O Governo de Alagoas está fazendo gestões junto ao TCU, no sentido de mostrar a vantagem e o aproveitamento da licitação, mas, por enquanto, o Ministério da Integração Nacional não tem qualquer relação com esse Trecho V do Canal do Sertão alagoano. Ele tem instrumentos até o Trecho IV, que está em obras, atualmente com 75% de execução, mas não em relação ao Trecho V. Em que pese a inexistência desses instrumentos, o Ministério da Integração Nacional tem dado conhecimento ao Governo de Alagoas da existência das manifestações do TCU sobre o Canal do Sertão alagoano.

Deputado, sobre o Canal do Sertão alagoano, nós estamos aqui à disposição para responder qualquer pergunta. O que tínhamos a expor era isso.

O SR. PRESIDENTE (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Obrigado, Sr. Irani.

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

O SR. MARCELO ORLANDI RIBEIRO - Boa tarde. Gostaria de cumprimentar os Parlamentares presentes, os colegas consultores, colegas do TCU. Eu estou representando a Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Hídrica, de Comunicações e de Mineração — SEINFRACOM. A nossa secretaria cuida de obras de infraestrutura hídrica, caso que nós vamos abordar.

Nós preparamos uma breve explanação sobre o que seria o FISCOBRAS e as obras que nós fiscalizamos. Depois entraremos especificamente em cada uma das obras que apresentam IGP, isto é, indício de irregularidade grave para paralisação.

Nós temos um banco de dados de obras que nós fiscalizamos, desde 2003, que nos indica a execução de 332 fiscalizações ao logo desses anos. Dessas 332 fiscalizações,



chegamos a auditar 110 obras. São obras de infraestrutura hídrica, que envolvem canais, barragens, transposições, aquedutos.

Neste gráfico de *pizza* estão divididos os tipos de obras. Adutoras, barragens, canais e projetos de irrigação representam, cada um deles, aproximadamente um quarto das obras fiscalizadas.

No gráfico seguinte mostramos quantas vezes determinadas obras foram fiscalizadas. Não é surpresa verificar que o Projeto de Integração do Rio São Francisco teve 25 fiscalizações — isso está representado na linha de cima do gráfico. Logo em seguida está o Canal Adutor do Sertão Alagoano, que é uma das obras que se encontram com indícios de irregularidade grave. Em seguida apresentamos as diversas obras que foram fiscalizadas cinco vezes ou mais pelo Tribunal de Contas da União. Vale ressaltar que este gráfico não representa a totalidade das fiscalizações feitas.

Neste ano de 2018, nós realizamos fiscalização em sete obras hídricas. Nesta tabela, as três primeiras linhas representam obras fiscalizadas pelas nossas representações regionais do TCU no Ceará e em Pernambuco: Barragem de Jucazinho e Barragem de São Bento do Una, em Pernambuco, e Barragem de Castanhão, no Ceará. A última coluna apresenta o valor, que chegou a ser verificado pelo TCU, dos recursos fiscalizados. Quatro outras obras foram fiscalizadas pela sede, pela equipe daqui de Brasília: Eixo Norte do Projeto de Integração do Rio São Francisco, Barragem de Igarapeba, Canal do Sertão Alagoano e Canal Adutor da Vertente Litorânea — retornamos a essas duas últimas por existirem indícios de irregularidade grave, com recomendação de paralisação.

Isso se faz com o objetivo de verificar como está a situação da obra e se os gestores estão implementando as ações apontadas pelo TCU para que a obra saia do quadro de bloqueio.

Entrando especificamente nas obras onde há indícios de recomendação de paralisação, vamos começar com o Canal do Sertão Alagoano.

O colega do MI falou exatamente do Canal do Sertão Alagoano. Reforço que o valor total fiscalizado neste ano para as obras hídricas alcançou um montante de 4,2 bilhões de reais, divididos em sete obras. A obra do Canal do Sertão Alagoano, comentada pelo colega, está sendo executada pela SEINFRA de Alagoas, que não é um ente federal, mas tem recursos federais para a execução até o lote 4. O lote 5, em que estamos apontando



a paralisação, por enquanto não recebe recursos federais, como o colega bem indicou. A obra tem o valor de 447 milhões de reais, com data-base de junho de 2010. A obra também não se iniciou. Ela não possui verba federal. Não teve início a sua execução. O que o TCU apontou foi um sobrepreço da ordem de 12%, que alcança um montante de 48 milhões de reais.

Esta imagem indica a extensão da obra. Como vemos, o Rio São Francisco divide Alagoas e Sergipe. O Canal do Sertão Alagoano sai, mais ou menos, da região oeste do Estado de Alagoas. Estão representados em verde os trechos 1, 2 e 3 dos canais, que já estão executados. O trecho 4 está em execução. Ainda não começaram as obras do trecho 5 — estamos apontando a sua paralisação.

Este outro gráfico de *pizza* mostra o total do valor contratado para o trecho 5. A fatia em vermelho representa o sobrepreço apontado pelo TCU. O sobrepreço foi referendado por meio do Acórdão nº 2.957, de 2015, e posteriormente pelo Acórdão nº 2.060, de 2017. Esse sobrepreço foi reiterado, e se apresentou a situação de permanência da paralisação da obra. Esse sobrepreço enseja a paralisação da obra.

O que o TCU indica para que a obra saia do quadro de bloqueio? Indica que o contrato do trecho 5, o Contrato nº 58, de 2010, seja repactuado, seguindo os preços apontados no Acórdão nº 2.957, e que, ao ser repactuado, passe a executar os preços de mercado e corrija o sobrepreço de 48 milhões de reais, considerando a tabela original do contrato. A situação atual desse contrato: não foi efetivamente repactuado. Isso está referendado pelo Acórdão nº 2.060, de 2017. Existe uma proposta de repactuação em análise no TCU, encaminhada pela SEINFRA. Já foi avaliada pela equipe técnica, pela Secretaria, e está em análise no gabinete do Ministro Relator. Estamos aguardando o pronunciamento do TCU quanto a essa repactuação.

Outra coisa importante sobre a obra do Canal do Sertão Alagoano é que vai além da questão do sobrepreço. Na realidade, o sobrepreço está ensejando a paralisação do contrato, mas nós identificamos outras irregularidades que ensejam inclusive a nulidade do contrato firmado. Essa irregularidade reside no desvirtuamento do objeto contratado, uma vez que nós tivemos acréscimos e supressões que superam o limite indicado pela Lei de Licitações e Contratos: acréscimos de 29% e supressões de 33%.

Bem, aí já entraria na próxima obra. Acho que eu posso retomar depois que o colega falar.



O SR. PRESIDENTE (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - O representante do Ministério da Integração tem algum esclarecimento a fazer?

O SR. IRANI BRAGA RAMOS - Só quero fazer um comentário final. Eu acho que há um perfeito alinhamento entre as leituras do Ministério e do TCU sobre a questão. A única coisa que eu gostaria de acrescentar é que o Ministério não tem a menor intenção de firmar qualquer termo à revelia das decisões do TCU.

Então, a preocupação do Ministério é que haja convergência entre a SEINFRA e as determinações do TCU, e, como eu disse, por enquanto não temos instrumento de repasse com o Governo de Alagoas para isso. Mas, se vier a existir no futuro um instrumento, deverá estar em perfeito acordo com as melhores práticas de licitação e de contratação.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - O TCU gostaria de fazer algum esclarecimento? (*Pausa.*)

Algum colega Deputado gostaria de fazer algum esclarecimento? (*Pausa.*)

Pergunto porque iremos iniciar o debate sobre essa questão do Canal do Sertão Alagoano. Eu, como Presidente, junto com a equipe técnica, à qual agradeço a contribuição, preparamos duas perguntas, até para esclarecimento nosso.

A primeira vou fazer para o representante do Tribunal de Contas da União. O que se discute sobre a obra são os custos e os benefícios de uma nova licitação. Vou fazer perguntas muito semelhantes sobre o Canal do Sertão e o Canal Vertente Litorânea.

Em relação aos custos, pergunto qual a projeção apurada pela auditoria da conclusão dos cronogramas da obra do trecho imediatamente anterior ao Trecho 5 e qual seria a média observada em outras auditorias de empreendimentos hídricos de duração de procedimentos de licitação de obras do porte do Canal, considerando que o projeto do Executivo já está pronto e disponível.

Em relação aos benefícios, pergunto se a avaliação da adequação do preço do novo projeto feito pelo TCU considerou como parâmetros dos sistemas referenciais os preços da administração pública e se é possível observar uma diferença sistemática entre os preços referenciais e os preços reais obtidos de uma licitação concorrencial.

Outro ponto que observamos é a chamada Operação Caribdis, da Polícia e da Justiça Federais, que, até onde soubemos, envolveu apenas contratos de outros trechos



do Canal, e não do Trecho 5. Pergunto se as apurações do Tribunal tiveram notícia de um reflexo dessas investigações sobre a estação ou o contrato relativo ao Trecho 5.

Pode ficar à vontade, Sr. Marcelo.

O SR. MARCELO ORLANDI RIBEIRO - Bem, vamos à primeira pergunta, relativa ao tempo de execução do trecho imediatamente anterior ao Trecho 5. A execução do Trecho 4 está na ordem de 75%. Se nós formos seguir o cronograma previsto, que foi apresentado na última fiscalização, em 2018, teremos a sua execução se findando no final do ano que vem, final de 2019, podendo adentrar para 2020. Só que nós temos verificado — é uma prática bastante comum — que os cronogramas, via de regra, apresentam prazos reais mais dilatados do que os prazos projetados. Então, imaginamos que possa haver alguma intercorrência, e essa intercorrência pode fazer com que a conclusão da obra se atrase mais do que o que está previsto, que seria para o final de 2019 ou início de 2020. Isso depende da condição de operação do gestor e também do aporte de recurso financeiro. A obra está 75% executada, e o Trecho 4 é da magnitude de 770 milhões de reais. Então, resta um quarto desse valor para ser executado. É um montante bastante considerável ainda.

Outra questão que nós apontamos aqui é sobre os sistemas referenciais. Como é que fazemos essa avaliação de preço das obras que nós auditamos? Na realidade, há uma prática comum para todas as obras fiscalizadas. Nós temos alguns sistemas referenciais bastante referendados, bastante robustos: o Sistema de Custos Referenciais de Obras — SICRO e o Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil — SINAPI. O SICRO é bastante utilizado em obras rodoviárias e obras semelhantes às rodoviárias, que é o caso inclusive das obras hídricas. Além do SICRO, temos o SINAPI.

A pergunta é se existe alguma diferença sistemática entre as obras licitadas e as contratadas com sistemas referenciais de preço. Bem, eu não encontro essa sistematização na diferença de preço. É uma coisa bastante aleatória. E por muitas vezes os sistemas de preços apontam preços bem compatíveis com o das obras contratadas. O que vale a pena apontar é que nós fiscalizamos uma quantidade enorme de obras e, por muitas vezes, não levantamos questões de sobrepreço. Então, não há como dizer que essa diferença de preço se apresenta de forma sistemática.



Com relação à Operação Caribdis, nós estamos avaliando as informações que solicitamos. Essas informações são secretas. Nós não temos ainda como apresentar alguma consequência na nossa instrução. Mas, via de regra, nós fazemos, sim, o confronto dessas informações com as que estão presentes nos autos, tendo em vista que essas informações vão além do que nós conseguimos levantar utilizando os nossos escassos recursos de auditoria.

Essas são as informações que eu tenho para passar à Mesa.

O SR. PRESIDENTE (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Obrigado.

Também queria ouvir algumas explicações do Ministério da Integração.

No mesmo sentido de fazer uma avaliação do custo/benefício, qual a projeção do executor da data da conclusão do trecho anterior ao Trecho 5? Como foi obtida essa estimativa?

Quanto aos benefícios, eu pergunto ao senhor representante da administração por qual motivo não se procura obter novos preços em uma licitação competitiva a partir do projeto executivo perfeito e mais adequado à realidade.

Quanto à Operação Caribdis, pergunto se existe alguma informação sobre o envolvimento de qualquer aspecto de licitação de contrato relativo ao Trecho 5.

O SR. IRANI BRAGA RAMOS - Deputado, eu vou começar pela última pergunta. Nós não temos informação sobre essa Operação da Polícia Federal. Então, não tenho como me manifestar sobre ela.

Acerca da preocupação com a licitação e a utilização pelo Governo de Alagoas de uma informação talvez não tão precisa quanto o projeto executivo para a realização do processo licitatório, como eu disse, nós do Ministério da Integração Nacional não temos instrumento de repasse referente ao Trecho 5. Mas posso dizer que o projeto executivo do Trecho 5 foi feito com recursos repassados pelo Ministério da Integração Nacional, justamente porque nós acreditamos que, quanto melhores forem as informações prévias ao processo licitatório, melhor será a chance de nós termos um bom contrato e uma boa execução de obra.

Então, nós incentivamos as melhores informações técnicas. Consideramos que, dependendo da modalidade de contratação, às vezes, elas podem ser o projeto executivo, mas, às vezes, podem ser outros documentos técnicos. Neste caso particular, nós temos o projeto executivo apoiado pelo Ministério da Integração Nacional.



E sabemos que, apesar disso, apesar de a licitação ter ocorrido em outra época, o Governo de Alagoas, que é responsável pela licitação, está fazendo gestões junto ao TCU, porque, na visão daquele Governo, seria vantajoso aproveitar o contrato. Não cabe a nós do Ministério da Integração nos manifestar sobre isso. Nós só queremos que o assunto esteja resolvido pelo Governo de Alagoas quando — e se — chegar o momento de termos um instrumento de repasse para isso.

O SR. PRESIDENTE (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Ótimo. Obrigado.

O SR. IRANI BRAGA RAMOS - O senhor me perguntou sobre o cronograma?

O SR. PRESIDENTE (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Sim, perguntei.

O SR. IRANI BRAGA RAMOS - Eu não respondi ainda, mas serei muito rápido, só para lhes dar uma visão bem breve.

A conclusão da obra do Trecho 4, conforme está contratado, de fato ainda está prevista para 2019. No entanto, ainda falta empenhar nesse contrato 160 milhões de reais, sendo que, no PLOA 2019, nós temos um valor de 90 milhões de reais. Isso sinaliza fortemente que, mantidas as condições do PLOA, nós não devemos concluir a obra em 2019.

O SR. PRESIDENTE (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - O.k. Eu estou satisfeito.

Algum colega deseja se manifestar? (*Pausa.*)

Vamos passar, então, ao Canal Vertente Litorânea.

Eu passarei a palavra, primeiramente, ao representante do Ministério da Integração e, em seguida, ao do TCU.

O SR. IRANI BRAGA RAMOS - Obrigado, Deputado.

O Canal Vertente Litorânea é um empreendimento de 130 quilômetros que garante segurança hídrica para a região da Vertente Litorânea Paraibana, no Agreste da Paraíba. O que acontece? Para essa obra, diferentemente do caso do Canal do Sertão Alagoano, nós temos instrumentos de repasse. Temos instrumentos de repasse para a obra inteira.

O Governo da Paraíba licitou essa obra em três lotes diferentes — lote 1, lote 2 e lote 3. Os lotes 1 e 2 estão em obra, com repasses federais. Embora haja um instrumento de repasse com o Ministério da Integração Nacional, o lote 3 não tem cobertura dentro do PAC para todo o seu percurso; ele tem uma cobertura parcial.

E, para esse lote 3, que é o objeto do nosso debate hoje, há um contrato assinado pelo Governo da Paraíba a partir de uma licitação que eles fizeram sobre um projeto



básico. Esse projeto básico, depois, com o apoio do Ministério da Integração Nacional, evoluiu para um projeto executivo. O projeto executivo apresentou diferenças significativas em relação ao básico. Essas diferenças levaram o TCU a alertar sobre a impossibilidade ou, pelo menos, a dificuldade — eu diria impossibilidade — de haver manifestação dele pelo aproveitamento desse contrato assinado e a solicitar que fossem tomadas providências para que se corrigisse o problema.

O Ministério da Integração Nacional não fez qualquer repasse para esse lote 3. Devo dizer que o lote 3 chegou a receber uma ordem de serviço do Governo da Paraíba, mas, imediatamente após a manifestação do TCU e a partir do alerta do Ministério da Integração Nacional, essa ordem de serviço foi suspensa. Então, a obra não está em andamento.

O Governo da Paraíba está estudando a manifestação do TCU. Eu não vou falar sobre o que o Governo da Paraíba vai decidir — não tenho mandato para isso —, mas posso dizer que ele está estudando medidas no sentido de acatar totalmente o encaminhamento do TCU e realizar uma nova licitação ou, ainda, como foi a primeira intenção dele, demonstrar que é vantajoso utilizar o contrato e fazer a obra a partir disso.

De toda forma, o Ministério da Integração Nacional não fará qualquer repasse ao Governo da Paraíba para a execução do lote 3 enquanto esse impasse não estiver solucionado.

O SR. PRESIDENTE (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - O senhor concluiu?

O SR. IRANI BRAGA RAMOS - Sim.

O SR. PRESIDENTE (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Obrigado.

Passo a palavra, então, ao representante do TCU.

O SR. MARCELO ORLANDI RIBEIRO - Eu gostaria de retomar a apresentação, se possível.

(Segue-se exibição de imagens.)

Na realidade, a situação que o TCU apontou já foi descrita pelo colega Irani, do Ministério da Integração Nacional. Só vou concluir a nossa apresentação.

Aqui nós temos a situação da obra. É uma obra que está sendo executada também pelo Estado. No caso aqui, a obra é o Canal Adutor da Vertente Litorânea Paraibana, que



está sendo executado pela Secretaria da Paraíba. O objeto da paralisação é o lote 3. O valor é de 200,5 milhões de reais. A obra não se iniciou.

Na imagem, temos a localização da obra. Não está muito visível, mas é uma linha amarela próxima ao litoral, paralela ao litoral. Ela tem 95 quilômetros de comprimento. O que nós apontamos de irregularidade seria a deficiência do projeto básico, que é algo de certa forma recorrente em projetos de obras hídricas. Como o colega também apontou, quando o projeto básico evoluiu para o projeto executivo, foi verificada uma grande discrepância entre o que tinha sido previsto e contratado originalmente e o que tem que ser realizado.

Então, há supressões da ordem de 53% e acréscimos da ordem de 69%. Se nós formos aglutinar os serviços, numa visão um pouco mais conservadora, ainda assim nós continuaremos a superar o limite da Lei de Licitações e Contratos, que é de 25% para supressão e 25% para acréscimo. Então, teríamos 38% de supressões e 54% de acréscimos. Essa é uma informação nova, que está presente na última instrução feita pela Secretaria. Ela também está aguardando análise do Ministro-Relator.

Essa diferença entre o que foi contratado e o que precisa ser executado enseja a nulidade do contrato, segundo o ponto de vista do TCU. Por quê? Porque se licitou uma coisa e se vai executar outra, ou seja, não se licitou, não se colocou para ser analisado pelo mercado o que realmente vai ser executado, e isso pode trazer prejuízo ao Erário, porque se poderia executar o que de fato vai ser executado com mais economia, digamos assim.

A situação atual é que a avaliação como obra com recomendação de paralisação por Indício de Irregularidade Grave — IGP foi confirmada por meio de despacho do Ministro-Relator. Essa confirmação é anterior à última instrução. Na realidade, essas duas obras não são novidade no quadro-bloqueio da Lei Orçamentária Anual — LOA. E a proposta é de anular o contrato. Estamos aguardando o pronunciamento do Ministro.

Era isso que eu tinha para apresentar.

O SR. PRESIDENTE (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Obrigado. Foi uma apresentação em prestações. *(Risos.)*

Indago se o Ministério da Integração tem alguma observação a fazer.

O SR. IRANI BRAGA RAMOS - Não, não temos.

O SR. PRESIDENTE (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - O.k.



Bom, os senhores viram que eu fiz perguntas ali. A primeira, sobre a questão dos cronogramas de obra, é praticamente igual a que fiz anteriormente. Gostaria de saber se os senhores fizeram outras observações quanto a auditorias de empreendimentos hídricos e também se há algum sistema referencial de preços da administração pública. Eu queria que o representante do Tribunal de Contas comentasse isso também.

O SR. MARCELO ORLANDI RIBEIRO - O.k.

Para o Canal da Vertente Litorânea Paraibana, a situação é um pouco mais grave em termos de execução. Eu não tenho o mês exato, mas vai alcançar o ano de 2020 a obra do lote 2, que é imediatamente anterior ao lote 3, o qual ainda não foi iniciado. Como é uma obra de transporte de água, é preciso, de fato, que os trechos anteriores estejam concluídos para que a água possa continuar o seu caminho. Então, de nada adianta executar as obras do lote 3 se não houver a garantia de que as obras do lote anterior serão executadas e finalizadas.

Pode-se, sim, começar a obra de um lote antes que a obra do lote anterior termine, mas a grande questão é que, considerando a recorrência de atrasos nessas obras, nós não temos como dizer, com algum grau de certeza, quando essa obra vai ser concluída. Corre-se o risco de se iniciar a obra seguinte e ela ficar exposta ao tempo, à intempérie, sendo degradada e trazendo mais gasto de recursos federais. Então, essa obra vai adentrar o ano de 2020.

Há também a questão orçamentária, que sempre é similar entre as obras. Nós já vimos a situação do Canal do Sertão. Com certeza, não conseguiremos alcançar o orçamento necessário para concluir essa obra em 2019/2020.

Com relação aos sistemas referenciais, a resposta é a mesma: nós utilizamos os sistemas referendados SICRO e SINAPI. Pode-se utilizar, sim, outros sistemas, desde que seu uso seja devidamente justificado. É feita uma avaliação dos tipos de serviços ali presentes.

E os sistemas são, como posso dizer, monitorados, acompanhados e validados *pari passu*, porque o levantamento dos referenciais é feito todo mês. Isso não é nem feito pela equipe do TCU, mas por uma equipe do IBGE, no caso do SICRO, e uma da Caixa Econômica, no caso de SINAPI, as quais levantam esses preços junto ao mercado. O mercado mesmo apresenta esses valores, que são os nossos referenciais utilizados pelo TCU.



É isso.

O SR. PRESIDENTE (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Ótimo. Obrigado.

Passo a palavra ao representante do Ministério da Integração, para que também faça uma avaliação sobre o custo/benefício e diga qual é a projeção do executor em relação à data de conclusão. Quanto ao benefício, pergunto qual motivo tem o senhor representante da administração para não procurar obter novos preços em uma licitação competitiva a partir da realização de um projeto executivo mais adequado à realidade.

O SR. IRANI BRAGA RAMOS - Bom, Deputado, vou repetir o que eu disse no caso do Canal do Sertão Alagoano. Eu acho importante mencionar que o Ministério incentiva os seus parceiros a fazer todos os procedimentos licitatórios e de contratação com as melhores informações técnicas na modalidade de contratação que eles escolherem fazer. Por esse motivo, o Ministério da Integração apoiou o projeto executivo do Canal das Vertentes Litorâneas e tem conversado com o Governo da Paraíba no sentido de que este utilize a melhor informação técnica nas suas contratações.

Quanto à execução da obra propriamente dita e da lógica sequencial deste empreendimento e de todos os demais, tem sido uma postura recorrente do corpo técnico do Ministério e dos dirigentes nos últimos anos fazer com que as obras hídricas sejam executadas no sentido do escoamento das águas, à medida que se vão encontrando etapas úteis ao longo da evolução do empreendimento.

No caso do Canal das Vertentes Litorâneas, o lote 1 está com 94% de execução e vai beneficiar quatro Municípios, e o lote 2 está com 42% de execução. O lote 3, como mencionamos, não foi iniciado, por isso não temos ainda uma perspectiva de início. A previsão com a qual trabalhávamos — eu diria até o começo deste ano — era de concluir os lotes 1 e 2 em 2019. No entanto, assim como eu alertei quanto ao caso do Canal do Sertão Alagoano, nós ainda necessitamos empenhar para o Canal das Vertentes Litorâneas 177 milhões de reais, sendo que, no PLOA de 2019, temos 90 milhões de reais. Essa é uma sinalização muito forte de que, se seguida essa previsão orçamentária, a obra só será concluída no final do ano de 2020 ou posteriormente.

O SR. PRESIDENTE (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Obrigado.

O senhor gostaria de fazer alguma observação? *(Pausa.)*

Eu acho que está fácil esta audiência pública, não é? *(Risos.)*

O SR. IRANI BRAGA RAMOS - A minha parte foi fácil.



O SR. PRESIDENTE (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Eu queria agradecer ao representante do Ministério da Integração Nacional o esclarecimento que prestou sobre essas duas obras.

Agora, vamos passar a carta para o Ministério das Cidades.

O senhor vai continuar aqui representando o Tribunal de Contas? *(Pausa.)*

Então, eu gostaria de chamar o representante do Ministério das Cidades, o Sr. Gilson Pires, e o outro representante do Tribunal de Contas da União para que prestem esclarecimentos sobre as obras do Ministério das Cidades.

(Pausa prolongada.)

O SR. PRESIDENTE (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Eu gostaria de agradecer ao representante do Ministério das Cidades e ao representante do Tribunal de Contas da União.

Vamos falar sobre a obra dos corredores de ônibus de São Paulo: Radial Leste, Trechos 1 e 2, Campo Redondo, Vila Sônia e Aricanduva.

Vamos começar com esses primeiros quatro trechos. Passo a palavra ao representante do Ministério das Cidades para falar sobre a obra.

O SR. RICARDO CAIADO DE ALVARENGA - Boa tarde a todos.

Eu gostaria de cumprimentar o Deputado Covatti; o representante do TCU, meu colega Gilson, e a todos da plateia.

Estou representando aqui o Secretário Nacional de Mobilidade Urbana.

Há quatro corredores, em São Paulo, que tiveram apontamentos pelo TCU. Vou começar falando sobre o Corredor Radial Leste, trechos 1 e 2. As situações são semelhantes, tanto em um trecho, quanto em outro. Então, vou falar de forma geral já para os dois trechos.

Esse empreendimento foi selecionado em 2013, à época das manifestações, pelo Ministério das Cidades, e conta com um aporte de 600 milhões de reais do Ministério. Uma das pautas das manifestações era exatamente melhor transporte coletivo para as cidades, e foi feita a seleção do Corredor Radial Leste, Trechos 1 e 2.

O TCU aponta questões de sobrepreço no projeto básico, irregularidades no procedimento licitatório, como a restrição à competitividade. Após a auditoria do TCU, o Ministério sentou com a Prefeitura de São Paulo. Esta nova gestão da Prefeitura se



manifestou no sentido de que irá distratar o contrato vigente. O Trecho 1 já foi distratado, o Trecho 2 está em processo de rescisão do contrato, e eles têm interesse em fazer apenas o projeto executivo dos Trechos 1 e 2. Nós vamos sair de um empreendimento de 600 milhões de reais para um de cerca de 3% desse valor. Nós iremos fazer uma redução de meta desse contrato — a Prefeitura manifestou interesse apenas em fazer o projeto executivo dos dois trechos.

Com o distrato da licitação, entendemos que conseguimos sanar as questões levantadas pelo TCU.

O SR. PRESIDENTE (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Agradeço ao representante do Ministério das Cidades e passo a palavra ao representante do Tribunal de Contas da União.

O SR. VICTOR HUGO MOREIRA RIBEIRO - Exmo. Deputado Covatti Filho, demais Parlamentares e público presentes, eu preparei uma apresentação sobre essas quatro obras. Inicialmente, vamos falar apenas sobre a Radial.

(Segue-se exibição de imagens.)

Está aí o conceito que a Lei de Diretrizes Orçamentárias traz de quando uma obra deve ser incluída no quadro de bloqueio ou não, depende da materialidade dos indícios de irregularidade, da nulidade de procedimento licitatório do contrato ou de graves desvios aos princípios constitucionais.

Vou começar pelo Radial Leste Trecho 1. É um corredor de ônibus de cerca de 12 quilômetros. Ele tem um valor global do contrato de 438 milhões mais ou menos, na data base de 2013. Foi cerca de 1% executado, e a obra encontra-se paralisada desde março de 2015.

Como o colega Ricardo, do Ministério das Cidades, destacou, os indícios de irregularidade dele são o sobrepreço da ordem de 46 milhões de reais, o que representa cerca de 10,5% do valor global do contrato, e a restrição de competitividade da licitação. Enfim, há várias cláusulas do edital de pré-qualificação irregulares.

Dito isso, a medida corretiva que o Tribunal sugeriu foi, de fato, a rescisão do contrato e a realização de uma nova licitação.

O colega do Ministério das Cidades trouxe a informação de que, quanto ao Trecho 1, já teria havido a rescisão e já estaria em trâmite nova licitação.



O SR. PRESIDENTE (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Obrigado.

Podemos passar à obra do corredor Capão Redondo—Vila Sônia? O senhor prefere falar sobre essa obra junto ou separadamente da de Aricanduva?

O SR. RICARDO CAIADO DE ALVARENGA - Pode ser junto.

O SR. PRESIDENTE (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Certo. Tem a palavra.

O SR. RICARDO CAIADO DE ALVARENGA - O Corredor Aricanduva é um empreendimento que está contando com aporte do Orçamento Geral da União de 126 milhões de reais. Localizado na Região Leste de São Paulo, o corredor vai desafogar um pouco a Linha 11 da CPTM e a Linha 3-Vermelha, do Metrô, que hoje já não comportam toda a demanda, beneficiando cerca de 1,5 milhões de pessoas. A estimativa é que o corredor, depois de pronto, seja utilizado por 400 mil passageiros por dia.

Auditado pelo TCU, foi indicado sobrepreço no projeto básico do empreendimento e também problema de restrição à competitividade da licitação. Em reunião que o Ministério teve com a Prefeitura, esta concordou em rescindir o contrato e fazer nova licitação, diante dos levantamentos do TCU. Então, hoje já existe uma determinação do Ministério para a Caixa Econômica Federal, que atua como mandatária da União, no sentido de não repassar mais recursos, até que se faça nova licitação para o empreendimento.

Com relação ao corredor Capão Redondo — Vila Sônia, esse empreendimento começou a ser auditado, mas processo ainda não terminou. Só ontem recebemos a oitiva do TCU, com o relatório. Tomamos ciência da análise do TCU, que também aponta sobrepreço do projeto básico, duplicidade de alguns itens e restrição à competitividade da licitação.

Acho que, no caso desse empreendimento, como a auditoria ainda não terminou e como nós ainda estamos tomando pé da situação que foi levantado, talvez seja prematuro colocarmos alguma restrição. Minha proposta é tomar alguma decisão ao final dos trabalhos de auditoria.

O SR. PRESIDENTE (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Obrigado.

O SR. VICTOR HUGO MOREIRA RIBEIRO - Vou retomar a apresentação.

(Segue-se exibição de imagens.)

A obra do Aricanduva é um corredor de ônibus que se interliga com o Radial Leste Trecho 1, na Zona Leste de São Paulo. É um corredor de ônibus de 14 quilômetros e tem



um valor global do contrato de 114 milhões de reais. O percentual executado também foi de cerca de 1%, e a obra está paralisada já há algum tempo, desde julho de 2016. O contrato, pelo que a Prefeitura de São Paulo e também o Ministério informam, está em fase de rescisão, para realização de nova licitação.

O corredor de Capão Redondo tem 12 quilômetros e fica em outra região da cidade de São Paulo. O valor do contrato é de 213 milhões de reais, e o percentual executado é também de cerca de 1%. A obra, que não teve uma execução expressiva, encontra-se paralisada há mais de 1 ano. O contrato encontra-se paralisado, e a obra não teve um andamento expressivo.

No tocante aos indícios de irregularidade, como o colega do Ministério das Cidades já relatou — não vou me delongar muito —, em Aricanduva há 17 milhões de reais de sobrepreço, o que corresponde a 17,9% do valor total do contrato. No caso de Capão Redondo, seriam 35 milhões de reais de sobrepreço, com uma representatividade de 19% do valor total do contrato. Também há problemas de restrição à competitividade da licitação, muito similares ao que ocorreu na Radial Leste Trecho 1 e Trecho 2. A medida corretiva que o Tribunal sugeriu também foi a rescisão do contrato e a realização de nova licitação.

Em relação ao caso do Capão Redondo—Vila Sônia, de fato, o despacho que o Ministro prolatou relativo aos indícios graves de irregularidades, com recomendação de paralisação, é do dia 31 de outubro de 2018. De acordo com a forma como o indicativo de paralisação — IGP é processado dentro do TCU, foi feita uma oitiva do ente contratante, que é a Prefeitura de São Paulo. De fato, o Ministério das Cidades foi chamado para trazer seus aportes e suas justificativas acerca das irregularidades mais recentemente. Porém, o despacho relativo a esse indício de irregularidade é um despacho monocrático do Ministro Bruno Dantas do dia 31 de outubro, tendo havido a comunicação ao Congresso Nacional no início do mês de novembro. Então, já existe uma deliberação monocrática do Relator acerca dos indícios de irregularidade há algum tempo.

O SR. PRESIDENTE (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Obrigado. O Ministério das Cidades tem alguma observação a fazer?

O SR. RICARDO CAIADO DE ALVARENGA - Diante do que recebemos ontem relativamente à oitiva do TCU, já soltamos uma comunicação para a Caixa no sentido de não liberar recursos até segunda ordem nossa.



O SR. PRESIDENTE (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Quanto ao TCU, sei que o assunto dessas obras já foi trabalhado bastante no comitê, nos anos anteriores. As apresentações seguem sempre o mesmo caminho e são similares: claras e objetivas. Então, agradeço as explicações.

No que diz respeito ao Ministério das Cidades, na mesma linha que a Consultoria da Comissão de Orçamentos — mais uma vez agradeço às pessoas que nos ajudaram e vão nos ajudar a elaborar o relatório do comitê sobre as quatro obras —, tendo a mesma origem, práticas e pré-qualificações, eu entendo que o Ministério, até agora, tenha mantido a posição de não realizar repasses para esses contratos e de apoiar novas licitações para projetos executivos.

Pergunto quais são as informações mais recentes sobre essas providências. O Ministério tem notícia de rescisão de contrato de algum desses quatro contratos pendentes, de novos pedidos de recursos ou de abertura de licitação para esses corredores viários?

O SR. RICARDO CAIADO DE ALVARENGA - Como eu já havia falado, com relação à Radial Leste Trecho 1, já tivemos a notícia da rescisão do contrato. Quanto à Radial Leste Trecho 2 e a Aricanduva, a Prefeitura nos comunicou que ainda está em procedimento. Primeiro tentam fazer uma rescisão em comum acordo. Se não conseguem, fazem unilateralmente. Eles ainda estão nesses trâmites.

O SR. PRESIDENTE (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Esclarecido.

Vamos passar à próxima obra: do BRT de Palmas.

Tem a palavra o Ministério das Cidades para falar sobre o assunto.

O SR. RICARDO CAIADO DE ALVARENGA - O BRT de Palmas foi selecionado pelo Ministério em 2014. É um empreendimento que liga a região sul da cidade, a mais populosa e de mais baixa renda da cidade, às regiões centro e norte, onde está o polo gerador de trabalho. O empreendimento todo é de cerca de 30 quilômetros. Parte desse empreendimento está sendo financiado com recursos onerosos do FGTS: são 212 milhões para a parte centro e norte do BRT. A parte sul está sendo financiada com recursos do Orçamento Geral da União, no valor de 173 milhões de reais.

Inicialmente, quando o empreendimento foi apresentado na seleção para o Ministério, entendemos que era uma proposta de criação de um eixo de desenvolvimento para a cidade. Ou seja, ele apresentado, e selecionado, no sentido da criação de um eixo



indutor, como no caso do BRT de Curitiba: onde ele foi implantado à época, a demanda não era suficiente para criar um corredor, mas a cidade optou por criar aquele corredor a fim de criar um eixo de desenvolvimento de transporte.

Palmas caminhou mais ou menos na mesma situação. Mas, depois que o empreendimento foi selecionado, a Prefeitura primeiro optou por um Regime Diferenciado de Contratações Públicas — RDC, chegou a fazer um anteprojeto, e auditorias do TCU começaram acontecer. O TCU apontou duas questões, uma relacionada à deficiência do anteprojeto e outra relacionada à viabilidade do empreendimento. Foram levantadas suspeitas com relação à demanda existente, isto é, se ela era suficiente para justificar a implantação do BRT.

O Ministério Público Federal também moveu ação civil pública questionando essa demanda. Também tivemos notícia, muito vaga, sem muito acompanhamento, de que existe uma operação da Polícia Federal, a Operação Nosotros, com relação ao empreendimento.

Diante da situação, o TCU emitiu um acordão que coloca a necessidade de o Município apresentar um Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental — EVTEA que seja avaliado pelo Ministério e pela Caixa Econômica Federal. O Município realmente contratou uma empresa e fez esse estudo de viabilidade, que foi apresentado ao Ministério, e nós o analisamos. Ele se compunha de três sessões: um estudo de demanda, um estudo de avaliação econômica e um estudo de avaliação ambiental.

O corpo técnico do Ministério é muito reduzido. Chegamos até a fazer audiência com o Ministro, no sentido de mostrar que, para fazer a avaliação econômica do EVTEA, não tínhamos corpo técnico qualificado. Poderíamos fazer a análise do estudo de demanda e também do estudo de viabilidade, sob a ótica do Orçamento Geral da União, considerando que 95% do empreendimento requeria recursos da União.

Bem, foi feita essa análise, e nossa conclusão, com base nos padrões que seguimos — dispomos de um guia recentemente publicado sobre transporte coletivo que estabelece uma relação entre modalidade de transporte e quantidade de passageiros transportados —, foi a de que um serviço rápido por ônibus — BRS, uma faixa exclusiva, fosse suficiente para atender à demanda inicial. O Ministério concluiu, por posição técnica, que realmente a viabilidade ficava um pouco comprometida, mas voltamos àquela questão: a cidade também pode escolher implantar um sistema que vai induzir o



desenvolvimento do seu entorno. Não podemos vincular o empreendimento somente à demanda para dizer se é ou não viável. Trata-se também de uma escolha municipal.

Contudo, na atual circunstância de restrição orçamentária, o Ministério acha temeroso começarmos esse empreendimento, ainda mais considerando que a ação civil pública que mencionei já foi julgada em primeira instância, que mandou cancelar o empreendimento. A Prefeitura e a Caixa Econômica recorreram dessa decisão, mas, dada a situação em que se encontra hoje o empreendimento e a decisão de primeira instância, achamos um pouco temeroso o Ministério tentar avançar, até porque temos outros empreendimentos em estágio mais avançado.

O SR. PRESIDENTE (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Obrigado.

Com a palavra o assessor do Tribunal de Contas.

O SR. VICTOR HUGO MOREIRA RIBEIRO - Sobre o BRT de Palmas, o colega do Ministério das Cidades já trouxe um panorama sobre o empreendimento, um corredor de cerca de 15 quilômetros. O edital de licitação, no caso, tinha um valor previsto de 227 milhões de reais. O contrato foi firmado, porém, a obra não chegou a ser iniciada. Então, como a obra nem chegou a ser iniciada, consideramos que não houve propriamente uma paralisação.

A situação atual é que a Prefeitura de Palmas trouxe, de fato, um novo Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental para análise dos órgãos competentes: o Ministério das Cidades e a Caixa. Esse EVTEA também foi apresentado ao TCU, porque o indício de irregularidade que recomendava a paralisação da obra era exatamente a deficiência dos estudos técnicos que havia, que não eram capazes de demonstrar viabilidade no empreendimento, notadamente a demanda.

O EVTEA foi apresentado ao Tribunal, mas ainda não houve um exame conclusivo de parte do TCU acerca dele. Porém, como o colega do Ministério das Cidades bem pontuou, o próprio Ministério das Cidades já chegou à conclusão de que a demanda apresentada foi insuficiente para a tipologia de obra selecionada. Ou seja, seria uma obra com uma tipologia acima do recomendado para a demanda de passageiro apresentada para a localidade.

Também havia um problema de anteprojeto de engenharia deficiente. A Prefeitura de Palmas elaborou novo anteprojeto, que chegou a ser enviado ao Tribunal, mas acho que ainda não foi analisado. Essa é a situação do BRT de Palmas.



Há uma ação civil pública do Ministério Público Federal, que também está sendo examinada em segunda instância. São esses os comentários.

O SR. PRESIDENTE (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Eu ia justamente perguntar ao senhor sobre essa questão de o Ministério das Cidades já ter entregado o estudo, que o TCU ainda não conseguiu examinar.

O Ministério das Cidades está um pouco mais longe — não se consegue enxergar aqui —, mas justamente uma coisa que nos chamou atenção, nossa e principalmente dos consultores da Comissão de Orçamento, é que, segundo o relatório do Tribunal, o Ministério alegou que não teria condições de fazer uma análise completa dos estudos de viabilidade encaminhados pela Prefeitura, nem diretamente, nem por meio da Caixa Econômica Federal. Ora, se o Ministério que elabora e executa a política de mobilidade urbana não tem condições de saber se o projeto submetido a eles está adequado ou não, como ele vai aplicar recursos orçamentários nessa política?

Gostaria que o Sr. Ricardo explicasse o que Ministério pretende fazer diante dessa circunstância. A transferência de recursos federais depende da correção de uma série de problemas graves, já comprovados, na concepção do próprio projeto como um todo. Como é que o Ministério vai assegurar que essas correções serão feitas?

O SR. RICARDO CAIADO DE ALVARENGA - Acho bom, Deputado, V.Exa. ter tocado nesse assunto. Hoje, a realidade do Ministério, se comparada a de outros, é a de que a quantidade de servidores que temos e o orçamento que rodamos é um tanto desproporcional. Eu falo pela minha área: tenho para acompanhar 14 mil contratos — em termos de valores, somam 50 bilhões, 60 bilhões —, e apenas 12 técnicos para fazer esse trabalho. Essa é a realidade.

O Ministério tem capilaridade, usando a Caixa como mandatária da União. Só que análises como essa de um estudo de viabilidade requer uma equipe multidisciplinar. Basicamente, as pessoas que trabalham na equipe técnica são engenheiros e arquitetos. Para analisar um estudo de viabilidade, é preciso haver economista, é preciso haver todo um corpo multidisciplinar.

Isso foi conversado. Marcamos uma audiência com o Ministro Relator desse processo e explicamos a ele a situação, isto é, temos condições de avaliar um estudo de demanda, porque isso faz parte da disciplina de um engenheiro de transporte, mas não temos capacidade para fazer uma análise econômica. É importante dizer que, como



nossos processos seletivos não colocam a obrigatoriedade de apresentação de um EVTEA, há no Ministério uma portaria que faz exceção às PPPs.

Na época em que fizemos a seleção de PPPs, a análise do estudo de viabilidade foi feita por uma equipe econômica do Ministério do Planejamento. A Caixa analisou o projeto, o Ministério analisou a demanda, e o Ministério do Planejamento, com sua assessoria econômica, fez a análise econômica do estudo de viabilidade.

O SR. PRESIDENTE (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Obrigado.

Mais alguma observação?

O SR. VICTOR HUGO MOREIRA RIBEIRO - Com licença, Deputado, só uma pequena observação sobre a análise do Tribunal.

A unidade técnica já finalizou a análise do EVTEA que a Prefeitura de Palmas entregou esta semana. O processo seguiu para o gabinete do Ministro Relator, mas ele ainda precisa ser pautado, para o Plenário do Tribunal deliberar sobre o assunto. A unidade técnica já finalizou o exame nesta semana.

O SR. PRESIDENTE (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Obrigado pelos esclarecimentos.

Agradeço a ambos.

Vamos à última obra objeto desta audiência.

Sugestão recebida e acolhida: vamos falar sobre a questão do sistema de esgotamento sanitário de Porto Velho, e já aproveito para deixar feita minha pergunta, que é para ambos — qualquer um pode responder.

Pelo que nós conseguimos apurar de maneira preliminar, o contrato que era objeto de bloqueio já foi rescindido pelo Governo Estadual, e isso seria mais que suficiente para afastar qualquer preocupação com essa obra. Algum dos senhores pode confirmar essa informação?

Passo a palavra ao representante do Ministério das Cidades, para falar sobre essa situação.

O SR. GILSON PIRES - Boa tarde a todos. Meu nome é Gilson e sou servidor da Secretaria Nacional de Saneamento Ambiental do Ministério das Cidades. Cumprimento todos da mesa, o colega do Ministério, o auditor do TCU e o Exmo. Deputado Covatti Filho.



Pois bem, Deputado, nosso entendimento é de que todos os apontamentos elencados pelo TCU já foram atendidos pelo Ministério. Para apoiar essas obras de esgotamento sanitário de Porto Velho, nós tínhamos três contratos, dois com recursos do Orçamento Geral da União e um com recursos de financiamento. Os dois com recursos do Orçamento Geral da União foram contratados em 2007, 2008, e foram prorrogadas diversas vezes as suas vigências. O fato é que, após os apontamentos do TCU e as dificuldades para realmente implementar e concluir esse projeto, não foi possível prorrogar a vigência desse contrato em dezembro de 2016. Então, os dois 2 contratos do OGU estão encerrados desde dezembro de 2016.

Quanto ao contrato de financiamento, o apontamento do TCU se refere exclusivamente à licitação — foi uma licitação única para os contratos do OGU e de financiamento. A licitação, até onde nós sabemos — temos aqui documentos e publicação no Diário Oficial —, foi destrutada. A licitação que era objeto da análise do TCU foi cancelada. Então, no nosso entendimento, está realmente equacionada, resolvida essa questão.

É importante frisar que ainda há um contrato em andamento, para concluir o projeto e para que a população não seja muito prejudicada.

O SR. PRESIDENTE (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Obrigado.

Tem a palavra o representante do Tribunal de Contas.

O SR. VICTOR HUGO MOREIRA RIBEIRO - Exmo. Deputado Covatti Filho, de fato, nós obtivemos a informação de que o contrato da obra foi rescindido no final de 2017. Nós sabemos disso hoje, por meio de publicação no Diário Oficial de Rondônia.

Da parte do TCU, essa obra já não contava com indicação de paralisação, devido ao fato de os instrumentos de repasse dos recursos federal já estarem rescindidos desde 2016, como bem pontuou o colega do Ministério das Cidades. O contrato da obra, apesar disso, ainda estava vigente. Só obtivemos a informação de que ele foi rescindido recentemente, por meio dessa publicação no Diário Oficial.

Ou seja, a informação é bem recente para nós também.

O SR. PRESIDENTE (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Muito bem.

Quero agradecer ao Tribunal de Contas da União, que mandou seus representantes para prestarem esses esclarecimentos muito importantes para nós. Como coordenador do



comitê, vou passar estes resultados aos outros membros, Senadores e Deputados, para também construirmos nosso relatório.

Quero agradecer muito ao Ministério das Cidades a presença e todas as explicações.

A Comissão de Orçamento, por meio do Presidente Mário Negromonte Jr., coloca-se à disposição para sanar qualquer dúvida e prestar esclarecimentos, facilitando o serviço de todos os senhores, uma vez que sabemos do déficit de pessoal. Sabemos que não adianta fazermos exigências, se não damos o caminho para atendê-las.

Quero também agradecer ao Ministério da Integração — acho que seu representante já se foi —, assim como aos membros, consultores e demais funcionários da Comissão de Orçamento.

Antes de encerrar, lembro que amanhã, dia 22 de novembro, neste Plenário, às 9 horas, daremos continuidade às avaliações do COI, por meio da realização de reunião de audiência pública da CMO. Virão os representantes do Tribunal de Contas da União, da Agência Nacional de Transportes Terrestres — ANTT, da Empresa Brasileira de Hemoderivados e Biotecnologia, do Ministério do Esporte e do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

Convido a todos também para amanhã, a partir das 9 horas, continuamos nossos trabalhos.

Obrigada a todos pela presença.

Dou por encerrada a reunião.