



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO  
2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 57ª LEGISLATURA  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**  
( **AUDIÊNCIA PÚBLICA EXTRAORDINÁRIA (SEMPRESENCIAL)** )

Em 5 de Dezembro de 2024  
( Quinta-Feira )

Às 10 horas e 30 minutos

**O SR. PRESIDENTE** (Jonas Donizette. PSB - SP) - Neste dia 5 de dezembro, às 10h37min, eu, Deputado Jonas Donizette, que estou presidindo os trabalhos, declaro aberta a 11ª Reunião de Audiência Pública da Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização.

Esta reunião foi convocada com a finalidade de ouvir representantes do Tribunal de Contas da União, do Ministério dos Transportes, do Departamento Nacional de Infraestrutura — DNIT e da Agência Nacional de Transportes Terrestres — ANTT sobre obras e serviços com indícios de irregularidades graves, com a finalidade de subsidiar a decisão legislativa de alocação de recursos da Lei Orçamentária Anual para 2025, atualizada pelo TCU, por meio do Acórdão 2.206, de 2024.

Informo que a reunião ocorre de forma semipresencial, ou seja, pode haver Parlamentares presentes no plenário e Parlamentares participando de forma virtual, por meio da plataforma Zoom.

Informo ainda que há convidados participando de forma virtual.

Conforme o § 1º do art. 147 da Lei nº 14.791, de 29 de dezembro de 2023, que dispõe sobre as diretrizes para a elaboração e a execução da Lei Orçamentária de 2024, a Comissão Mista poderá realizar audiências públicas com vistas a subsidiar as deliberações acerca do bloqueio ou desbloqueio de empreendimentos, contratos, convênios, etapas, parcelas ou subtrechos relativos a subtítulos nos quais tenham sido identificados indícios de irregularidades graves. Por esse motivo, a Comissão convocou esta audiência pública.

Em função do breve prazo de que dispomos, necessitamos ser objetivos durante as explanações e, nesse contexto, solicitamos aos senhores representantes dos órgãos que priorizem a exposição dos fatos mais recentes, especialmente os ocorridos neste ano, os quais serão os mais importantes para efeito da decisão desta Comissão.

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

Peço que ocupem seus lugares à Mesa os representantes da ANTT e do TCU: o Sr. Carlos Rafael Menin Simões, Secretário de Controle Externo de Infraestrutura do Tribunal de Contas da União, e Sr. Allan Milagres, Chefe da Assessoria Parlamentar da ANTT. Agradeço a presença dos senhores convidados. Sejam bem-vindos.

Temos uma boa notícia. Ontem, na Comissão de Viação e Transportes, aprovamos uma emenda do Deputado Bebeto com um aporte financeiro para a ANTT.

Concedo a palavra ao Sr. Carlos Rafael Menin Simões, representante do TCU, para fazer a sua apresentação.

**O SR. CARLOS RAFAEL MENIN SIMÕES** - Bom dia. Sou Carlos Rafael Menin Simões, Secretário de Controle Externo e Infraestrutura do TCU. Agradeço o convite e cumprimento todos na Mesa, representados pelo Deputado Jonas. Eu trouxe uma apresentação e peço que ela seja exibida.

*(Segue-se exibição de imagens.)*

Deputado e todos que acompanham, há aqui algumas breves informações do contrato. Este é um contrato que o TCU já fiscaliza há muito tempo. Ele já tem essa classificação de irregularidade grave com recomendação de paralisação desde 2017. E aqui eu destacaria que se trata de contrato cuja vigência já expirou em fevereiro de 2021 e que se mantém com base numa decisão judicial.

No TCU, temos diversos processos que tratam dessa obra. Aqui, vou tratar especialmente das decisões no Processo nº 023204, de 2015, que é o processo que trata da avaliação do projeto executivo e do orçamento das obras da Nova Subida da Serra. Há um acórdão que especifica as irregularidades e as medidas corretivas necessárias para tirar a obra dessa classificação.

Como já comentei, a obra integrou o FISCOBRAS de 2016. Houve uma decisão de paralisação a partir de 2017. E, a partir dela, já tivemos sete deliberações mantendo a recomendação de paralisação.

Um dos principais achados nesse empreendimento foi o sobrepreço da ordem de 203 milhões de reais, a preços de maio de 2012. Esse sobrepreço é baseado em superestimativas relacionadas à alíquota de impostos e à base de cálculo. Ele tem relação com o fluxo de caixa do investimento que estava sendo incluído, que são as obras de execução da Nova Subida da Serra de Petrópolis.

Então, o tribunal apontou, no modelo, nas premissas adotadas com relação aos tributos, que isso acarretava um sobrepreço. E a medida corretiva para isso seria refazer esses fluxos, considerando as premissas para tributos, assim como os impactos da redução do sobrepreço que foi apontado também nas obras, no projeto.

O segundo achado trata do sobrepreço apontado nas obras. Aqui nós tivemos a oportunidade de analisar o projeto de inclusão dessas obras na concessão. Esse orçamento não era detalhado da forma como tem que ser. Então, a própria análise desse orçamento foi feita numa amostra bastante pequena. A partir do apontamento do TCU, a Agência Nacional de Transportes Terrestres — ANTT conseguiu com a concessionária uma revisão desse projeto, que é esse projeto de 2017, já mais detalhado. Neste caso, a análise do TCU apontou um sobrepreço da ordem de 58% para uma amostra já analisada, muito maior. Na sequência, há outra análise, outra adequação do projeto, em 2018. É uma análise feita pelo LabTrans, que é uma unidade da Universidade Federal de Santa Catarina contratada pela ANTT para fazer a análise tanto do projeto quanto daquilo que foi executado, que também apontou um sobrepreço da ordem de 66%, então em patamar semelhante ao apontado pelo TCU.

E o terceiro achado é a deficiência no próprio projeto executivo, que, como comentei, não tinha o detalhamento necessário para que fosse analisado.

Todos esses achados acarretam que, para resolver essa questão da classificação e da recomendação de paralisação, teria que ser então corrigido o sobrepreço, detectado, detalhado o projeto executivo e formalizada a revisão do fluxo de caixa, que tem relação tanto com a questão das premissas dos tributos quanto com o projeto executivo propriamente dito.

Caminhando para o final, Deputado, apresento o que evoluiu do ano passado para cá. Essa obra já constava com recomendação no ano passado. À época, a ANTT não tinha apreciado essa 15ª Revisão Extraordinária, que trata justamente dos ajustes no cronograma financeiro e no fluxo de caixa. Ela o aprovou este ano, em 25 de julho.

Observamos que ela fez ajustes no cronograma, com repercussões no fluxo de caixa, mas ela não trata de excedentes tarifários, que a concessionária vem recebendo desde que o contrato encerrou a vigência, e tem obtido decisões judiciais para manter a tarifa no patamar atual, quando deveria receber um valor bastante inferior. Então, a ANTT promoveu ajustes no fluxo de caixa do ponto de vista formal, com a aprovação dessa revisão, mas foi constatado que há um significativo desequilíbrio contratual, que será tratado num processo de aferição de haveres e deveres no encerramento da concessão. O projeto executivo não foi aprovado pela ANTT, porque a agência aponta inconsistências, mas a concessionária não os corrige.

E aqui eu também pontuo que a concessionária muitas vezes argumenta ter uma decisão judicial sobre um projeto executivo numa ação de produção antecipada de provas, mas a ANTT impugnou totalmente esse laudo. Então, não é uma decisão transitada.

Era isso.

**O SR. PRESIDENTE** (Jonas Donizette. PSB - SP) - Muito obrigado, Sr. Carlos Rafael Menin Simões, representando aqui o Tribunal de Contas da União.

Quero registrar a presença do Deputado Domingos Sávio junto conosco, que representa o Estado de Minas Gerais, Estado em que eu nasci.

V.Exa. não sabia que eu era mineiro? *(Pausa.)*

Sou de Monte Belo, perto de Guaxupé.

**O SR. DOMINGOS SÁVIO** (PL - MG) - A bancada mineira se fortalece muito, Deputado Jonas. *(Risos.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Jonas Donizette. PSB - SP) - Eu somo, lá.

Vou chamar agora o Sr. Allan Milagres — seu sobrenome é sugestivo, hein, Allan? —, Chefe da Assessoria Parlamentar da ANTT, que também dispõe de até 10 minutos. E peço que seja conciso em sua apresentação.

Muito obrigado.

**O SR. ALLAN DUARTE MILAGRES LOPES** - Bom dia a todos.

Primeiro, quero cumprimentá-lo, Deputado, e agradecer o convite. É importante para a Agência Nacional de Transporte Terrestre — ANTT fazer-se presente.

Embora venha representando a Diretoria-Geral da ANTT na qualidade de Chefe da Assessoria Especial de Relações Parlamentares e Institucionais, eu me sinto muito confortável aqui com a presença do TCU, principalmente após a apresentação do Carlos, que me antecedeu, com a presença também do DNIT e do Ministério, para que possamos tirar eventuais dúvidas dos senhores sem prejuízo de respondermos ao ofício. Nós pedimos ontem uma dilação do prazo para entregar essa resposta mais completa amanhã aos senhores. Certamente, se houver qualquer dúvida não esclarecida, saibam que a nossa equipe técnica já está trabalhando com afinco para lhes responder até amanhã, pois sabemos da importância dessas informações.

Quero agradecer também ao Deputado Jonas, que mencionou o reconhecimento ontem na deliberação da CVT com relação à emenda de Comissão. Acredito, sim, que é um momento importante para a ANTT, para que possamos, Deputado Domingos, continuar com essa prestação de serviço em razão dos desafios orçamentários que toda a Esplanada vive, especialmente, como é o nosso caso também, a ANTT.

Quero cumprimentar todos, em especial os servidores desta Casa.

Deputado Jonas, o nome é sugestivo, mas ele é melhor ainda porque é no plural: Milagres. Mas ficamos com uma responsabilidade grande, porque sabemos da importância dessa concessão da BR-040, Deputado. Como mineiro que sou também, hoje tenho a oportunidade de trabalhar mais de perto com essas concessões. O Ministério mantém um diálogo muito significativo com a ANTT. Fizemos importantes entregas para o Estado de Minas Gerais, em quatro leilões, e não vai ser diferente com relação à entrega de Juiz de Fora a Rio de Janeiro. Temos uma expectativa boa de, no primeiro trimestre de 2025, colocar a público o nosso edital com a realização do leilão.

Todos esses desafios — o Carlos citou muito bem a questão da judicialização da Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora-Rio de Janeiro (CONCER) — nos deixam realmente de mãos atadas. O TCU sabe bem disso também.

Mas agora vivemos outro momento, o momento da finalização dessa modelagem em parceria com o Ministério, com o TCU, com a Infra S.A. também, para que, no primeiro trimestre, possamos viver novos tempos com essa concessão, Deputado Domingos.

Eu me sinto muito confortável em falar após a apresentação do Carlos, porque nós deliberamos na ANTT, em meados de abril deste ano, Deputado, fazendo todas as correções apontadas aqui pelo TCU. Todas essas correções com relação a sobrepreço, nós resolvemos nessa deliberação de abril. Aquilo que não foi resolvido perdeu o objeto, e nós estamos incluindo nessa nossa nova modelagem.

Com relação ao contrato da CONCER, hoje já não temos pendência nenhuma com o TCU. E aquilo que foi impugnado, a questão da nova subida da serra, que perdeu o objeto, estamos tratando na nova concessão.

Então, estamos muito tranquilos, Deputado Jonas. Nós cumprimos todas as determinações do TCU. Vamos poder demonstrar para os senhores detalhadamente, no ofício, que a fiscalização foi feita, e as correções apontadas pelo TCU também foram feitas a tempo e modo.

Há outra questão no que tange à Ferrovia Malha Sul. Nós inauguramos um comitê de estudo, no dia 12 de novembro, sobre prorrogação ou não ou relicitação da Malha Sul. Nós estamos discutindo a possibilidade de anteciparmos o contrato ou entrarmos em uma nova licitação.

É importante a fala do DNIT que vai me suceder, até porque a obra que foi apontada aqui da Malha Sul ainda não está em execução, ainda vai passar por um processo licitatório. O Eloi me perdoe por qualquer falha técnica, mas ele vai conseguir também me ajudar nessas informações. A obra ainda está sob análise do DNIT. Portanto, não há que se falar em eventual revisão do contrato ou até mesmo em reequilíbrio econômico-financeiro do contrato da Malha Sul. O que

precisamos realmente é aguardar que essa execução seja feita para que possamos, portanto, após isso, trabalhar com a parte de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

No que toca à ANTT, esses foram os dois pontos, Deputado Jonas, que foram trazidos aqui para discutirmos e respondermos também no ofício.

**O SR. PRESIDENTE** (Jonas Donizette. PSB - SP) - Muito obrigado, Allan Milagres.

Na verdade, foi muito boa a sua explanação. Eu tinha aqui as perguntas em três tópicos, que o senhor já respondeu. O representante do TCU também fez uma boa abordagem.

Nós vamos agora para a parte da participação dos nossos Deputados.

Os Parlamentares têm 3 minutos, tendo os interpelados igual tempo para responder.

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

Chamo o amigo e Deputado Domingos Sávio e já lhe concedo a palavra para apresentar questionamentos ou aquilo que lhe aprouver.

**O SR. DOMINGOS SÁVIO** (PL - MG) - Obrigado, prezado conterrâneo, também mineiro, Deputado Jonas Donizette.

Primeiro, quero cumprimentá-lo pela iniciativa deste trabalho, desta audiência pública, pela condução do comitê, que é extremamente importante nesta nossa Comissão Mista de Orçamento, de fiscalização de obras paralisadas e de questões que precisam de ser enfrentadas.

Cumprimento o Dr. Carlos Rafael, representante do Tribunal de Contas da União, e Allan Milagres, da nossa Agência Nacional de Transporte Terrestre — ANTT.

Eu gostaria, Presidente Jonas, com a sua permissão, de pedir ao Allan, além da questão da BR-040 no trecho de Juiz de Fora ao Rio de Janeiro, que realmente é muito importante que tenhamos avanço nas tratativas e na solução definitiva desses problemas, que nos trouxesse informação sobre uma preocupação que nos afeta. Nós sofremos bastante com isso há muito tempo, também na BR-040, nos trechos até Brasília, mas a ligação a Brasília, para nós mineiros, se dá também pela BR-262.

Embora não esteja diretamente na pauta, temos a presença da ANTT e, considero, também do Tribunal de Contas. Ali nós temos um problema que se vem arrastando, Allan, há muitos anos. Sofremos muito com isso. Eu sofro na prática, como os demais cidadãos que trafegam pela BR-262, no trecho de Nova Serrana até a divisa de Minas Gerais com Goiás. Mas eu sofro politicamente também, porque, como Deputado que sou daquela região, venho lutando por uma solução.

Primeiro, nós lutávamos por um reequilíbrio contratual. Eu fui, inclusive, o Relator da medida provisória à qual fizemos um substitutivo que possibilitou que, dentro da legalidade, pudesse haver reequilíbrios contratuais, pudesse haver antecipação de prorrogações de concessão. Isso tudo vinha ao encontro do interesse público.

Em algumas situações, é preciso realmente se debruçar sobre um contrato, repactuar-lo, para corrigir uma série de situações. Muitas vezes, uma concessão é feita num momento, e, ao longo de uma década, muda totalmente a realidade, não da economia, mas também até de tráfego em determinada região. Então, isso ficou resolvido com a legislação. Em que pese termos tido a convicção de que, resolvido, a agência daria conta de conduzir solução para os problemas, a solução não veio.

Na BR-262, houve uma concessão mal conduzida. Não quero aqui ficar trazendo culpa do passado, mas foi mal conduzida.

Tanto foi mal conduzida que estamos lá, Deputado Jonas, pagando pedágio numa rodovia sem obras. No trecho mineiro, há praticamente zero obra. A concessão foi tão mal concebida que envolveu dois Estados numa extensão de mais de mil quilômetros. Só em Minas eram 600 quilômetros. Mas estabeleceu-se que, para começar a cobrar pedágio, a concessionária teria que fazer duplicação em 10%, alguma coisa em torno de 100 quilômetros. Não houve, na concessão, a especificação de onde. Ela pegou o trecho em Goiás, reto, plano, sem obras de arte significativas, fez o investimento e passou a cobrar pedágio dos mineiros.

E nós ficamos sofrendo até hoje: pagamos um pedágio absurdo, numa rodovia da morte, porque há todo dia acidentes fatais, especialmente na região entre Bom Despacho e Araxá, que pega uma serra enorme. Imagine uma serra enorme com um trânsito violento de carretas, sem duplicação, sem nem terceira faixa. E pagamos pedágio. Isso é constrangedor para nós que representamos o poder público.

Houve já uma série de processos dentro da agência. Houve a caducidade do contrato, mas continuamos pagando o pedágio. Há caducidade, mas estamos pagando pedágio.

Eu acho que o Tribunal de Contas tem que se posicionar sobre isso. A ANTT tem que se posicionar sobre isso. Não tem cabimento os mineiros continuarem pagando pedágio na BR-262, sem obra. Houve uma ocasião em que caiu, num trecho que havia sido duplicado pelo Governo Federal antes da licitação, uma passarela com as chuvas. O trânsito ficou

interditado durante vários e vários meses, com os escombros lá. Nós trafegávamos em meia pista, e a concessionária não estava nem aí para aquilo. É cada coisa repugnante que temos ali na BR-262...

Então, eu queria pedir ao Allan que nos desse uma informação atualizada de como a ANTT está se posicionando. Se o Tribunal de Contas também tiver conhecimento da situação, que se posicione, porque isso é um contrato, vamos dizer assim, com graves problemas, sobre os quais nós da Comissão, também, temos que nos debruçar, com prejuízo enorme para Minas Gerais, para o Brasil. Morre gente do Brasil inteiro ali, porque se trata de uma BR que faz uma interligação de leste a oeste do nosso País, em que se está pagando pedágio, a empresa está arrecadando, e nós não temos a proteção que precisamos ter do Estado. Eu acho que a agência precisa de uma resposta, uma previsão mais clara de como nós vamos resolver esse problema da BR-262. É claro que o que nós queremos é obra, é duplicação ou, no mínimo, de imediato, a não cobrança de pedágio.

**O SR. PRESIDENTE** (Jonas Donizette. PSB - SP) - Obrigado, Deputado Domingos Sávio, pela explanação.

Eu vou dar o tempo de resposta ao Allan e, depois, ao Sr. Carlos Rafael, também, para fazer as suas considerações.

Tem a palavra, Allan.

**O SR. ALLAN DUARTE MILAGRES LOPES** - Obrigado, Deputado Jonas.

Deputado Domingos Sávio, entendo perfeitamente esse sentimento de revolta, aqui representando tão bem os mineiros, representando-me, na qualidade de mineiro, também.

Sou usuário da BR-262. Carinhosamente ou não, no decorrer das particularidades entre Betim e Uberaba, nós e o Ministério a denominamos de Rota do Zebu.

Uma fala que pode gerar um conforto para a ANTT, para o cidadão mineiro, para os usuários que percorrem a BR-262, especialmente o trecho entre Betim e Uberaba, é que recentemente, conforme falei anteriormente sobre os quatro leilões que realizamos este ano, as entregas para Minas Gerais, esse trecho foi contemplado, e a Rotas do Brasil foi a vencedora desse leilão.

Então, Deputado, uma mensagem otimista que podemos entregar a esses usuários é que a concessionária vai ser trocada, falando isso em outras palavras. Nós tivemos um leilão histórico com relação à Rota do Zebu. Quatro *players* brigaram, literalmente, e nós tivemos um desconto tarifário de 15,30% nos pedágios da Rota do Zebu. É uma mensagem otimista.

Realmente, o Ministério, o TCU, a ANTT vêm trabalhando com esses contratos que não performaram — nós sabemos dos desafios. Nós vimos fazendo um trabalho com esses órgãos sobre a otimização, o TCU com o pé no chão, especialmente com relação à admissibilidade das otimizações, consciente daquilo que pode ser ou não objeto de otimização, aquilo que deve entrar em uma questão de relicitação. Mas, quanto à nossa Rota do Zebu, ao trecho de Betim a Uberaba, a partir do início do ano que vem, já teremos um contrato assinado.

Eu me comprometo com o senhor a entregar no seu gabinete um resumo do Programa de Exploração da Rodovia indicando os pontos, o início e a conclusão das obras, principalmente da duplicação a partir de Nova Serrana. Coincidentemente, nós recebemos o Prefeito eleito de Nova Serrana. Há uma preocupação com Pará de Minas, mas há também uma preocupação com a duplicação a partir de Nova Serrana, Bom Despacho até Araxá.

Fizemos também uma audiência pública em Araxá. Essa é realmente uma preocupação muito grande.

Temos, portanto, Deputado, um número expressivo de quilômetros de duplicação. Nós falamos isso com o Prefeito eleito de Nova Serrana. Dou um exemplo, pode ser que eu erre nos números, mas a extensão de Nova Serrana vai ser toda duplicada.

Então, comprometo-me com o senhor de entregar isso no seu gabinete. É um documento público, mas eu posso lhe entregar esses benefícios com esse contrato e já lhe dar o cronograma dele.

Portanto, é uma mensagem otimista que levamos para os mineiros.

**O SR. PRESIDENTE** (Jonas Donizette. PSB - SP) - Muito obrigado, Allan. (*Pausa.*)

Quer complementar alguma coisa, Carlos? Fique à vontade.

**O SR. CARLOS RAFAEL MENIN SIMÕES** - Deputado, quero apenas complementar que essa realidade que o senhor passa não é só para esse trecho da BR-262, mas para toda a concessão da CONCEBRA. O que a ANTT e o Ministério nos entregaram é para relicitar esses trechos, que foram divididos em três concessões: Rota do Zebu, Rota Sertaneja e Rota do Pequi.

A Rota do Zebu, como o Allan colocou, foi licitada recentemente. A Sertaneja o TCU já analisou e deve ser licitada também. E o terceiro trecho é essa Rota do Pequi, da qual ainda aguardamos o envio dos documentos para o TCU para analisarmos, para que possa ser licitada, e, assim, substituída a concessionária.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Jonas Donizette. PSB - SP) - Muito obrigado aos dois pela participação.

Eu indago se mais alguém gostaria de fazer uso da palavra. *(Pausa.)*

Não. Então, vamos para o próximo tópico.

Antes, vou suspender a reunião por 1 minuto apenas.

Agradeço-lhe, Allan. Agradeço-lhe também, Carlos.

Eles permanecem na Mesa?

O senhor já vai estar na próxima. Obrigado, Allan.

Eu vou enviar aos senhores as perguntas que foram elaboradas, para que depois mandem as repostas para a nossa consultoria, por uma questão de procedimento e de tempo. *(Pausa.)*

Agora o assunto é a construção de contorno ferroviário em São Francisco do Sul.

Peço que venham à Mesa o representante do Ministério dos Transportes, o Sr. Marcus Vinicius Vasconcellos, Gerente de Projeto da Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário; os representantes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes — DNIT, o Sr. Eloi Angelo Palma Filho, Diretor de Infraestrutura Ferroviária Substituto, o Sr. Jean Carlo Trevizolo, Coordenador-Geral de Obras Ferroviárias e o Sr. Irasmon Melo, Auditor Chefe.

Eu os convido para comporem a Mesa conosco aqui neste segundo painel de debate.

Passo a palavra inicialmente ao Sr. Carlos Rafael Menin Simões, do TCU, que permanece conosco, agora com uma nova abordagem sobre esta obra em debate.

Tem a palavra o Sr. Carlos Rafael Menin Simões.

**O SR. CARLOS RAFAEL MENIN SIMÕES** - Eu tenho uma breve apresentação.

*(Segue-se exibição de imagens.)*

Deputado, o TCU fiscalizou esta obra no final do ano passado, em 2023. Embora a tenhamos fiscalizado em 2023, ela integra o nosso plano de fiscalização de obras de 2024, por uma peculiaridade do nosso ciclo de fiscalização.

Nós fiscalizamos o edital da Concorrência nº 369/2023-00. O objeto do empreendimento é: desenvolvimento do projeto executivo; execução de todas as etapas e ações; cumprimento de obrigações e condicionantes requeridas no processo de licenciamento ambiental; e execução da obra do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul, em Santa Catarina. O volume de recursos fiscalizados foi de 345 milhões de reais.

Neste eslaide podemos ver um mapa para contextualizar a obra. É uma obra que está paralisada desde 2012. O projeto que foi encaminhado para a licitação previa cerca de 30 quilômetros de linhas ferroviárias, das quais seriam 9 quilômetros de linhas principais, 21 quilômetros de pátios ferroviários e 9 quilômetros de obras rodoviárias, como viadutos e passagens inferiores.

Passando para os achados do TCU, constatamos que o projeto básico estava superdimensionado. Isso porque esta obra integra o Programa Nacional de Segurança Ferroviária. É uma obra de conflito urbano, mas havia previsão de cerca de 20 quilômetros de pátios ferroviários, que não são exatamente obras de conflito urbano, mas, sim, obras que funcionam para melhorar a operação ferroviária. Então, elas aumentam a eficiência e não estão associadas necessariamente a um conflito urbano.

Como lá no trecho existe uma concessão da Malha Sul, um contrato com uma empresa privada, a Rumo Logística, a percepção do TCU é que esses pátios ferroviários não deveriam compor esta obra porque ela estava beneficiando especialmente a concessionária, que tem os dispositivos contratuais adequados para incluir esse tipo de obra e ser ajustado o contrato.

Na época o TCU fez isso de uma forma bastante preliminar, estimou que o valor relacionado a esses pátios equivaleria a cerca de 30% do valor total da obra, que é de cerca de 350 milhões de reais. Fizemos uma oitiva com o DNIT. O DNIT estava alinhado com o entendimento do TCU de que esta obra não está diretamente relacionada a conflito urbano, esclareceu que já houve uma tratativa entre o DNIT e a concessionária no passado. Então, o DNIT suspendeu o certame

para reanálise, e o edital foi revogado posteriormente, no início deste ano. Da parte do TCU, estamos aguardando uma nova publicação do edital.

No julgamento, no Acórdão nº 679, de 2004, do TCU, o Relator, o Ministro Anastasia, deu ciência ao DNIT de que a resolução de conflitos urbanos entre os modais ferroviários, no âmbito do Programa Nacional de Segurança Ferroviária, não tem o objetivo de aumentar a capacidade operacional de ferrovia concedida à exploração privada.

Outro achado foi nesse de investimento com duração superior a 1 ano sem constar no Plano Plurianual. Posteriormente, houve a inclusão de uma ação orçamentária específica para esse projeto. E o tribunal entendeu que essa publicação supriu a lacuna legal. Então, no julgamento o tribunal considerou que isso já estava saneado.

Era isso, Deputado.

Coloco-me à disposição.

**O SR. PRESIDENTE** (Jonas Donizette. PSB - SP) - Muito obrigado, Sr. Carlos.

Agora passo a palavra aos representantes do DNIT para que façam a apresentação na ordem que acharem conveniente. Se julgarem que apenas dos senhores pode fazer a apresentação, fiquem à vontade.

Quem gostaria de fazer a apresentação?

Tem a palavra o Sr. Eloi Angelo Palma Filho.

**O SR. ELOI ANGELO PALMA FILHO** - Bom dia, Deputado.

Bom dia, senhoras e senhores.

Vou falar em nome do DNIT rapidamente, uma vez que a apresentação do tribunal foi muito objetiva, muito concisa.

Deputado, quando nós fizemos a atualização do projeto, com o foco patrimonial de capacidade ferroviária, realmente contemplou toda a necessidade de longo prazo, até para o porto poder aumentar o transporte ferroviário.

Nessa visão do tribunal, separando o que seria para evitar os conflitos ferroviários e aumentar a capacidade, o DNIT tomou a decisão administrativa de suspender e depois cancelar o edital de licitação. Nós já estamos trabalhando para atualizar o projeto sem essas partes, atualizar o orçamento e, tão logo seja possível, do ponto de vista orçamentário, retomar o processo licitatório, se possível ainda este ano, deixando no projeto a parte de terraplenagem nesses futuros retropátios e duplicações.

No futuro, tomar-se-á a decisão: se a concessionária vai fazer ou se o Governo vai entender que ele vai fazer e depois cobrar uma outorga. Mas, do ponto de vista de engenharia, em longo prazo são necessários os retropátios e a duplicação entre o retropátio e o porto. No nosso edital, então, ficará pronta a terraplenagem e a drenagem dessa etapa e a ferrovia do contorno em si.

Assim, já houve essa concordância do DNIT com a visão do tribunal. Agora é um trabalho administrativo de atualizar o projeto, atualizar o orçamento e, tão logo possível, retomar esse processo licitatório.

Eu estive em campo também junto com o tribunal. Nós vimos lá o impacto da ferrovia, que chegou a São Francisco em 1910. A cidade cresceu muito depois disso. E hoje a ferrovia acaba sendo um transtorno para os habitantes da cidade, inclusive causando reflexo na BR-280, que chega lá em pista simples.

Então, é importantíssima a questão dessa ferrovia, não só para a mobilidade urbana, mas para a logística de longo curso. Certamente, quando a capacidade da ferrovia for melhorada, inclusive o porto vai crescer. Conseguimos ver pelos dados estatísticos que o Porto de São Francisco tem crescido bons percentuais ao longo do ano. Este ano, mais de 1 milhão e 300 mil toneladas de transporte ferroviário chegaram ao Porto de São Francisco, cujo foco é a exportação.

Então, do ponto de vista do DNIT, realmente como o Secretário mostrou na apresentação, é isso mesmo. Já ajustamos esse projeto da linha azul retirando a parte da superestrutura ferroviária do retropátio e da duplicação entre o retropátio e o Porto de São Francisco, deixando, mais uma vez eu falo, preparada a infraestrutura. Se deixássemos também isso fora, no futuro a obra custaria muito mais caro. Então, dentro do equilíbrio mais eficiente, entendemos deixar isso no projeto e no futuro, então, tomar essa decisão.

Lembro que o DNIT não faz a gestão do contrato de concessão. Nós não temos essa percepção de como é que vai ser o impacto de benefício para a concessionária. Nossa visão é da engenharia, da construção da obra pública. E aí, depois, a agência reguladora, junto com o Ministério, com as políticas públicas, tomará a decisão de renovar ou relimitar o contrato de concessão.

A princípio, Deputado, essa é a nossa fala.

**O SR. PRESIDENTE** (Jonas Donizette. PSB - SP) - Muito obrigado.

Passo a palavra ao representante do Ministério dos Transportes, que quer fazer uso da palavra.

Tem a palavra o Sr. Marcus Vinicius de Abreu Souza Vasconcellos, por favor.

**O SR. MARCUS VINICIUS DE ABREU SOUZA VASCONCELLOS** - Bom dia.

Cumprimento todos da Mesa e agradeço pela oportunidade.

Eu gostaria de ressaltar que esta obra é importante. Todo mundo precisa saber que o objeto da obra é a resolução do conflito urbano, não é um benefício para a concessionária, não é um benefício para o operador, não é um benefício nem mesmo para o próprio usuário da ferrovia, é a resolução do conflito para benefício da sociedade.

Como muito bem apontado pelo TCU, foram verificadas algumas situações na obra que acabavam beneficiando a concessionária, aquela questão do aumento da capacidade, sem que para isso tivesse sido contabilizada uma contrapartida da concessionária. Essa questão já está sendo tratada, está sendo resolvida, e essa parte provavelmente não vai seguir no próximo edital que for lançado.

É importante nos atentarmos para este momento da Malha Sul. Já estamos num contrato de 30 anos, que foi celebrado ali no final da década de 90, e, em 2027, haverá o final desse contrato, se não for tomada outra ação. Então, é muito complicado neste momento pensarmos que a obra vai ser realizada e que a concessionária vai conseguir aferir um benefício a partir da realização desta obra, a ponto de ser necessário esse reequilíbrio do contrato.

Como bem informado ali pelo Allan, da ANTT, foi criado um grupo de trabalho agora em novembro, no dia 13. Nesse grupo de trabalho, está sendo discutida qual vai ser a destinação da Malha Sul, se vamos fazer uma otimização do contrato, como foi feito já em várias rodovias concedidas, ou se vamos partir para uma nova licitação.

A Infra já tem uma diretriz emitida pelo Ministério no sentido de preparar os estudos para que, caso não prospere essa espécie de otimização do contrato, seja feita uma nova licitação antes do fim do prazo de concessão inicial, que termina, se não me engano, em fevereiro de 2027.

Então, esse grupo de trabalho tem esse prazo de 90 dias, e esperamos a composição dos servidores, dos representantes do Ministério. O tribunal vai participar depois que for emitido o relatório da concessionária. E o objetivo dessa solução é atender também a população, é atender, claro, o interesse econômico da concessionária, mas, principalmente, é atender o interesse público.

O contrato vai ser otimizado, vai talvez ser prorrogado por mais um período, tendo evolução de trecho, otimização, mas em toda essa discussão é levada em consideração a melhoria da qualidade do serviço que vai ser prestado pela concessionária, seja rumo Malha Sul ou seja uma próxima mediante uma nova licitação.

**O SR. PRESIDENTE** (Jonas Donizette. PSB - SP) - Perfeito. Muito obrigado, Marcus. Você é chefe de gabinete do Renan mesmo?

**O SR. MARCUS VINICIUS DE ABREU SOUZA VASCONCELLOS** - Não, não. Eu trabalho na SNTF.

**O SR. PRESIDENTE** (Jonas Donizette. PSB - SP) - Está bom. É um prazer tê-lo conosco.

O Renan é muito amigo e está feliz com o título do Botafogo.

Pessoal, eu, na presidência da reunião, achei que tudo ficou bem esclarecido. Agora eu gostaria de saber se entre os membros da Mesa existe alguma pergunta de alguma parte para outra parte.

Consulto primeiro se o Marcus tem algum questionamento ao TCU.

**O SR. MARCUS VINICIUS DE ABREU SOUZA VASCONCELLOS** - Não.

**O SR. PRESIDENTE** (Jonas Donizette. PSB - SP) - O TCU tem algum questionamento? *(Pausa.)*

Os nossos amigos do DNIT têm algum questionamento? *(Pausa.)*

Não.

Nós temos aqui algumas perguntas, mas eu também vou fazer da mesma maneira que fiz anteriormente. Eu vou encaminhar as perguntas para o DNIT, para a ANTT e para o Ministério dos Transportes para que enviem as respostas para as nossas consultorias.

Eu questiono aqui a assessoria se há alguém inscrito para o debate, algum Parlamentar. *(Pausa.)*

Não há.

Então, agradeço a presença dos Parlamentares, bem como dos gestores e representantes dos órgãos convidados, assim como dos representantes do Tribunal de Contas da União, e declaro encerrada a presente reunião.

Muito grato a todos.

**QUARTO SEM ÁUDIO**