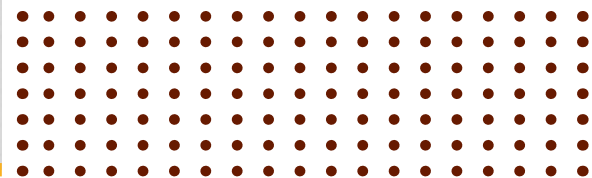


Fiscobras 2019

Fiscalização de obras públicas pelo TCU
23º Ano





REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

MINISTROS José Mucio Monteiro (Presidente)
Ana Arraes (Vice-presidente)
Walton Alencar Rodrigues
Benjamin Zymler
Augusto Nardes
Aroldo Cedraz de Oliveira
Raimundo Carreiro
Bruno Dantas
Vital do Rêgo

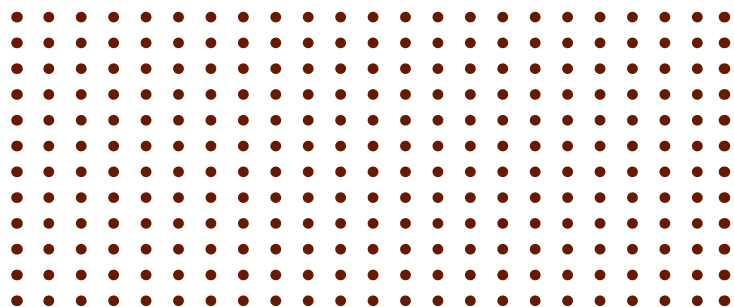
MINISTROS-SUBSTITUTOS Augusto Sherman Cavalcanti
Marcos Bemquerer Costa
André Luís de Carvalho
Weder de Oliveira

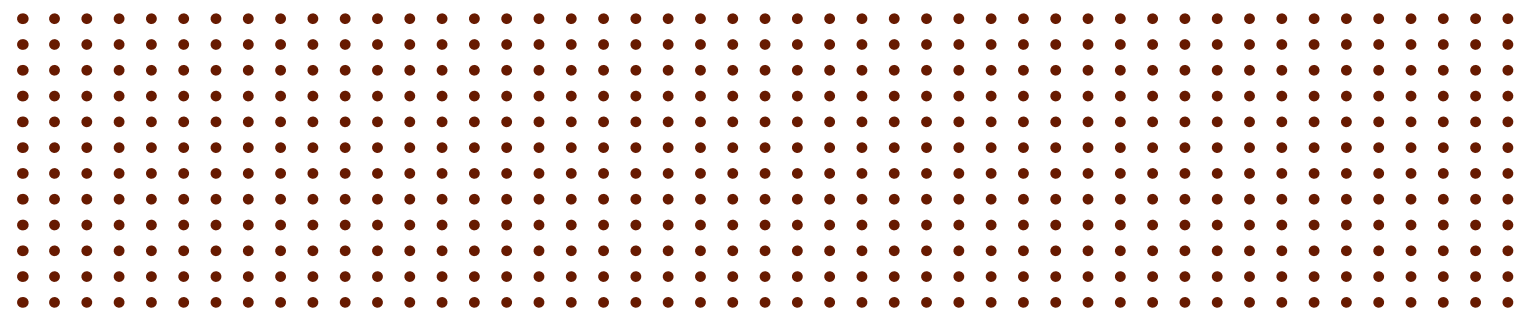
MINISTÉRIO PÚBLICO JUNTO AO TCU Cristina Machado da Costa e Silva
(Procuradora-Geral)
Lucas Rocha Furtado (Subprocurador-geral)
Paulo Soares Bugarin (Subprocurador-geral)
Marinus Eduardo de Vries Marsico (Procurador)
Júlio Marcelo de Oliveira (Procurador)
Sérgio Ricardo Costa Caribé (Procurador)
Rodrigo Medeiros de Lima (Procurador)

Fiscobras 2019

*Fiscalização de obras
públicas pelo TCU*

Brasília, 2019





© Copyright 2019, Tribunal de Contas da União.
Impresso no Brasil / Printed in Brazil

<www.tcu.gov.br>

Permite-se a reprodução desta publicação, em parte ou no todo, sem alteração do conteúdo, desde que citada a fonte e sem fins comerciais.

Brasil. Tribunal de Contas da União.

Fiscobras : 2019 : fiscalização de obras públicas pelo TCU : 23º ano / Tribunal de Contas da União. – Brasília : TCU, Secretaria-Geral de Controle Externo, 2019.

40 p. : il.

1. Obras públicas. 2. Fiscobras. I. Título.

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca Ministro Ruben Rosa

Sumário

<i>Apresentação</i>	4
<i>Obras classificadas como IGP</i>	11
Canal Adutor do Sertão Alagoano	12
Adequação de Trecho Rodoviário na BR-116/BA	14
Obras de construção da BR-040/RJ	16
Corredor de ônibus - SP - Radial Leste - Trecho 1	18
BRT de Palmas/TO	20
<i>Obras classificadas como pIGP</i>	23
Obras de ampliação de capacidade da BR-290/RS	24
<i>Obras classificadas como IGR</i>	27
Obras de construção da BR-235/BA - km 282,0 a km 357,4	28
<i>Anexo</i>	31
Outros empreendimentos de grande relevância ou que tenham recebido montantes significativos de recursos públicos	
Avaliação de 1ª estágio da 5ª rodada de concessão de aeroportos	32
Concessão da BR-101/SC	33
Leilão dos Volumes Excedentes ao Contrato da Cessão Onerosa (LVECCO)	34
16ª Rodada de Concessão	35
Energias Renováveis	36
Auditoria sobre a retomada das obras de Angra 3	37
Auditoria na navegação de cabotagem nacional	38
Fiscalização de obras inacabadas, financiadas com recursos da União	39
Levantamento Projeto de Integração do São Francisco	40

Apresentação

O TCU e a fiscalização de obras públicas

O Tribunal de Contas da União (TCU) tem o dever de verificar a correta aplicação dos recursos públicos em prol da sociedade. Ciente de que reparar danos é mais difícil do que evitá-los, o TCU prioriza cada vez mais o controle preventivo e direciona os seus esforços para que as obras e os serviços executados pelo governo federal sejam realizados dentro de padrões técnicos e com os custos adequados.

Desde 1997, a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) determina que o TCU informe à Comissão Mista de Orçamento as obras com indícios de irregularidades graves. Previamente à entrega anual do relatório consolidado sobre as fiscalizações de obras (Fiscobras), o TCU informa as irregularidades ao Congresso

Nacional à medida que as deliberações dos processos vão sendo prolatadas.

Fiscobras é o plano de fiscalização anual que engloba um conjunto de ações de controle do TCU com o objetivo de verificar o processo de execução de obras públicas financiadas total ou parcialmente com recursos da União. Os gestores são comunicados sobre as constatações feitas pelo Tribunal no decorrer das fiscalizações e têm a oportunidade de apresentar justificativas ou de comprovar a adoção de medidas saneadoras.

O Fiscobras 2019 consolidou 77 fiscalizações de empreendimentos de infraestrutura no Brasil. Cada achado registrado nos relatórios de auditoria foi classificado de acordo com a gravidade do indício de irregularidade identificado, nas classes definidas pela LDO.



O que é indício de irregularidade grave?

É um fato indicativo de que a obra está sendo contratada ou executada de forma irregular, podendo causar danos à sociedade. Além de situações como sobrepreço ou superfaturamento, que são imediatamente associadas com prejuízo financeiro, há casos de restrição ao caráter competitivo da licitação, má qualidade da obra contratada, entre outros, que também podem caracterizar irregularidades graves.

A LD0/2019 define, em seu art. 118, os tipos de irregularidades graves:

- **Irregularidade com recomendação de paralisação (IGP):** relativa a atos e fatos materialmente relevantes em relação ao valor total contratado que apresentem potencialidade de ocasionar prejuízos ao erário ou a terceiros e que (a) possam ensejar nulidade de procedimento licitatório ou de contrato ou (b) configurem graves desvios relativamente aos princípios constitucionais a que está submetida a administração pública federal;
- **Irregularidade com recomendação de retenção parcial de valores (IGR):** atende à conceituação de IGP, mas, mediante autorização do contratado para retenção de valores a serem pagos ou a apresentação de garantias suficientes para prevenir o possível dano ao erário, a continuidade da obra é permitida;
- **Irregularidade que não prejudica a continuidade da obra (IGC):** embora o responsável esteja sujeito a dar explicações e até mesmo a ser multado, não se faz necessária a paralisação.

Todas as obras fiscalizadas pelo TCU estão no Fiscobras?

Não. O TCU também realiza auditorias fora do Fiscobras, com origem em propostas de unidades técnicas e de ministros do TCU, tais como inspeções, levantamentos, representações e denúncias. Na maioria dos casos, os custos dessas obras são inferiores aos valores de empreendimentos selecionados para o Fiscobras.

Quais foram as obras fiscalizadas pelo TCU no Fiscobras que possuem indícios de irregularidades graves?

Das 77 fiscalizações selecionadas para o Fiscobras 2019, houve classificação de 59 obras com indícios de irregularidades graves. Dessas, seis enquadram-se no art. 118, §1º, incisos IV e V, da Lei 13.707/2018, da LD0/2019, correspondentes a indícios de irregularidade grave com recomendação de paralisação (IGP) e indícios de irregularidade grave com recomendação de retenção parcial de valores (IGR), respectivamente, em relação às quais o Congresso Nacional avaliará a conveniência de proceder ao bloqueio preventivo de recursos.

Consta, na Tabela 1, a relação das obras classificadas como IGP, isto é, atos e fatos que, sendo materialmente relevantes em relação ao valor total contratado, apresentem potencialidade de ocasionar prejuízos ao erário ou a terceiros, e que possam ensejar nulidade de procedimento licitatório ou de contrato, ou configurem graves desvios relativamente aos princípios constitucionais a que está submetida a administração pública federal (art. 118, §1º, inciso IV, da Lei 13.707/2018 – LD0/2019).

TABELA 1**Obras classificadas como IGP**

UF	Obra	Processo
AL	Canal adutor do sertão alagoano	007.621/2019-1
BA	Adequação de Trecho Rodoviário na BR-116/BA	015.621/2018-9
RJ	Obras de construção da BR-040/RJ	023.204/2015-0
SP	Corredor de ônibus - SP - Radial Leste - Trecho 1	019.151/2015-2
TO	BRT de Palmas/TO	018.777/2016-3

Na Tabela 2, constam o empreendimento classificado como pIGP, ou seja, aquele classificado preliminarmente como IGP, mas que ainda carece de atendimento ao requisito previsto no § 9º do art. 118 da Lei 13.707/2018 - LDO/2019, qual seja, classifica-

ção proferida por decisão monocrática ou colegiada do TCU, desde que assegurada a oportunidade de manifestação preliminar, em quinze dias corridos, aos órgãos e às entidades aos quais foram atribuídas as supostas irregularidades.

TABELA 2**Obras classificadas como pIGP**

UF	Obra	Processo
RS	Obras de ampliação de capacidade da BR-290/RS	010.370/2016-1



Outros 52 empreendimentos apresentaram irregularidades graves que não prejudicaram a continuidade da obra (IGC), sendo enquadrados no art. 118, §1º, inciso VI, da Lei 13.707/2018 – LDO/2019.

Já na Tabela 3, consta o empreendimento classificado como IGR, aquele que, embora

atenda à conceituação contida no art. 118, §1º, inciso IV, da Lei 13.707/2018 – LDO/2019, permite a continuidade da obra, desde que haja autorização do contratado para retenção de valores a serem pagos, ou a apresentação de garantias suficientes para prevenir o possível dano ao erário, até a decisão de mérito sobre o indício relatado.

TABELA 3

Obra classificada como IGR

UF	Obra	Processo
BA	Obras de construção da BR-235/BA – km 282,0 a km 357,4	025.760/2016-5

Quais os benefícios das fiscalizações do TCU para a sociedade?

A atuação tempestiva do TCU na fiscalização de obras tem trazido benefícios tangíveis e intangíveis à sociedade. As ações realizadas em 2019 poderão gerar benefícios de aproximadamente R\$ 351 milhões. Além de evitar o desperdício dos recursos públicos, a fiscalização do TCU verifica se os materiais utilizados nas obras são compatíveis com os projetos, o que contribui para o aprimoramento da qualidade das obras, de forma a atender às necessidades da população.

Quem bloqueia as verbas para obras com indícios de irregularidades graves?

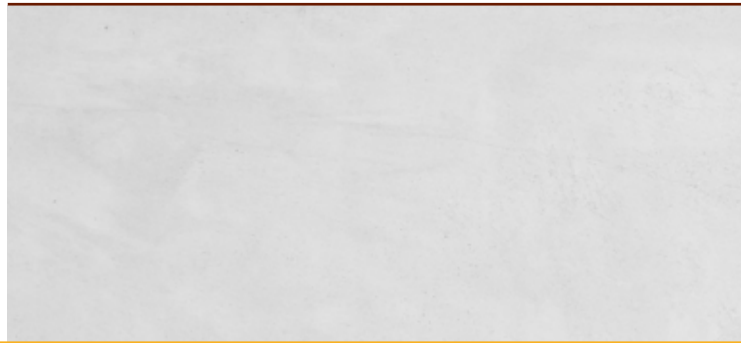
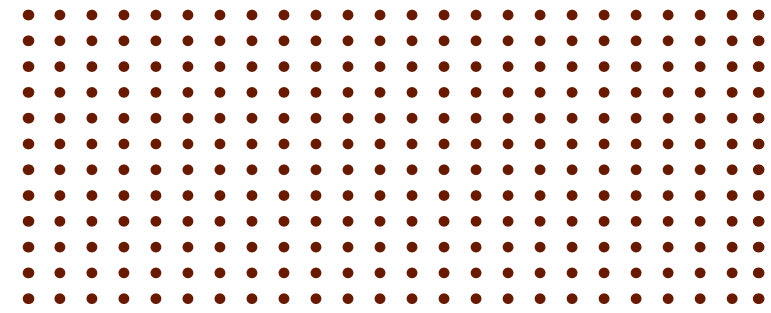
O Congresso Nacional. As informações fornecidas pelo TCU auxiliam os parlamentares

a avaliar a conveniência da interrupção dos recursos orçamentários e a inserir no quadro bloqueio da Lei Orçamentária Anual (LOA) as obras em que recursos federais deverão ser suspensos no ano subsequente.

Quando os contratos bloqueados podem ser liberados para receber recursos?

Após adotadas as medidas corretivas pelos responsáveis, o TCU informa ao Congresso Nacional que a obra não possui mais a irregularidade que causava recomendação de paralisação. O Congresso pode, assim, autorizar a liberação de recursos.







Obras classificadas como

IGP

*Irregularidade grave com
recomendação de paralisação*

As obras apresentadas a seguir foram classificadas como IGP. Isso significa que foram detectados problemas graves que podem ocasionar prejuízos para a Administração Pública e para a sociedade e o TCU recomenda o bloqueio dos recursos.

Canal Adutor do Sertão Alagoano

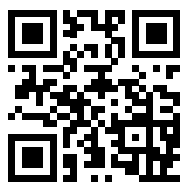
IGP

Ministério da Integração Nacional

Desde 2015, o Tribunal de Contas da União (TCU) vem auditando as obras do Canal Adutor do Sertão Alagoano, uma construção importante para a infraestrutura hídrica do sertão e do agreste que vai aumentar a oferta de água para aproximadamente **um milhão de pessoas de 42 municípios da região**.

Fiscalizações como essas buscam verificar a qualidade da execução dos serviços para garantir que a obra seja entregue e funcional, bem como para que haja o bom uso do dinheiro público.

No projeto do trecho 5, em que a obra sequer foi iniciada, foi apurado sobrepreço injustificado de aproximadamente R\$ 48,3 milhões. Por isso, o Tribunal recomenda o bloqueio dos recursos até que os valores sejam ajustados aos preços de mercado. Os demais trechos com superfaturamento foram objeto de apuração em processos específicos no TCU.



Utilize o QR code ao lado para ter acesso ao processo



Achados

- Trecho 1 – Obra concluída, superfaturamento de R\$ 59,3 milhões.
- Trecho 2 – Obra concluída, superfaturamento de R\$ 25,5 milhões.
- Trecho 3 – Obra concluída, superfaturamento de R\$ 37,1 milhões.
- Trecho 4 – Obra concluída, superfaturamento de R\$ 33,9 milhões.
- Trecho 5 – Obra não iniciada, sobrepreço de R\$ 48,3 milhões.
- Trecho Tomada d'água e Estação Elevatória – Obra concluída, superfaturamento de R\$ 11,9 milhões.

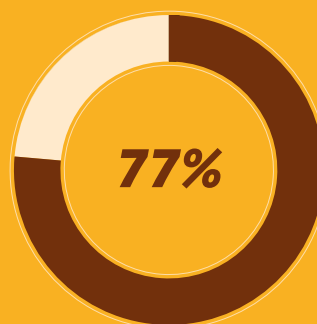
Objeto

Contrato 58/2010

Execução das obras e serviços de Construção do Canal Adutor do Sertão Alagoano, entre o km 123,4 e o km 150,00, correspondendo ao Trecho 5

- Valor: R\$ 447.034.870,74
- Data base: 30/6/2010
- Processo: TC 011.156/2010-4 – MIN-AC – Acórdão 2957/2015-TCU-P

Percentual executado



Data da vistoria

24/4/2019

Custo global estimado da obra

R\$ 3,4 bilhões

Data base

Junho/2018

Benefício (2019)

Já computado em anos anteriores.

Quanto deve ser ressarcido aos cofres públicos

R\$ 216 milhões

Adequação de Trecho Rodoviário na BR-116/BA

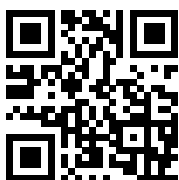
IGP

Departamento Nacional de
Infraestrutura de Transportes – DNIT

O Tribunal de Contas da União (TCU) fiscalizou, em 2018, as obras de duplicação e adequação da rodovia BR-116/BA. A obra teve seu custo estimado em mais de R\$ 331 milhões e estava com 9% de execução.

Segundo o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), as condições de tráfego na rodovia BR-116/BA são precárias e inseguras, por isso a necessidade de realização de obras para aumentar a capacidade da rodovia e melhorar as condições de trafegabilidade e de segurança de veículos e pedestres.

Durante a fiscalização, o TCU identificou que os projetos executivos de pavimentação, de geometria, de obras complementares e o de concepção das passarelas estavam em desconformidade com o instrumento convocatório da licitação. Foi necessário paralisar o empreendimento para cessar os possíveis danos, o que representou uma economia estimada de R\$ 58 milhões (data-base setembro/2013) aos cofres públicos.



Utilize o QR code
ao lado para ter
acesso ao processo



Achados

- Projeto executivo de pavimentação em desconformidade com as premissas do instrumento convocatório.
- Projeto executivo de geometria em desconformidade com as premissas do instrumento convocatório.
- Projeto executivo de obras complementares e de concepção das passarelas em desconformidade com as premissas do instrumento convocatório.

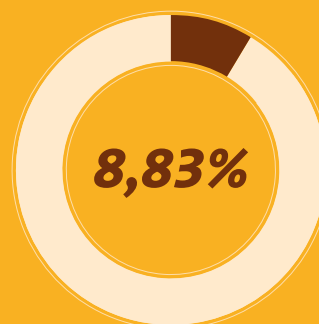
Objeto

Contrato SR-05/00878/2014

Contratação integrada de empresa para elaboração dos projetos básico e executivo de engenharia e execução das obras de duplicação, implantação de vias laterais, adequação de capacidade, restauração com melhoramentos e obras-de-arte especiais, na Rodovia BR 116/BA, Lote 05, conforme especificações técnicas e demais elementos técnicos constantes do termo de referência, no edital e na proposta da contratada.

- Valor: R\$ 275.000.000,00
- Data base: 01/09/2013
- Processo TC 015.621/2018-9 – MIN-WDO

Percentual executado



Data da vistoria

04/07/2018

Custo global estimado da obra

R\$ 331 milhões

Data base

Setembro/2013

Benefício (2019)

Já computado em anos anteriores.

Quanto deve ser ressarcido aos cofres públicos

R\$ 58 milhões

Obras de construção da BR-040/RJ

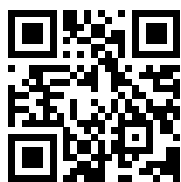
IGP

Agência Nacional de Transportes
Terrestres – ANTT

Entre as obras previstas no contrato de concessão da rodovia BR-040/MG/RJ, está a nova subida da Serra de Petrópolis, no Rio de Janeiro. Uma nova pista, de 20,7 quilômetros de extensão, substituirá a atual subida da serra, a Rodovia Washington Luiz, de 1928. O custo da obra foi estimado em R\$ 870 milhões no ano de 2018.

O empreendimento contribuirá para a melhoria da mobilidade e das condições de acesso à região metropolitana do Rio de Janeiro, além de melhorar o acesso ao Porto de Itaguaí, ao Porto do Rio de Janeiro, à Refinaria Duque de Caxias (REDUC) e ao Polo Petroquímico de Itaboraí.

Em 2015, foram detectados indícios de sobrepreço no orçamento da obra e problemas no projeto básico e no projeto executivo. O TCU, então, recomendou o bloqueio dos recursos até que as irregularidades sejam sanadas, evitando prejuízo aos cofres públicos.



Utilize o QR code
ao lado para ter
acesso ao processo



Achados

- Sobrepreço no orçamento da obra.
- Sobrepreço no Fluxo de Caixa Marginal decorrente de superestimativa de alíquota de IRPJ e CSSL e da base de cálculo do IRPJ e CSSL.
- Projeto básico e executivo desatualizados e deficientes.

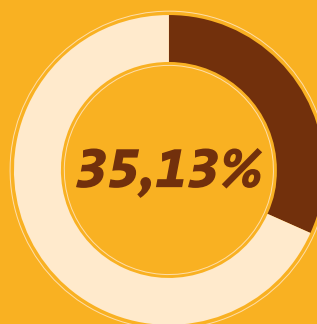
Objeto

Contrato PG-138/95-00

Obras de implantação de novo trecho da BR-040-RJ para a subida da Serra de Petrópolis.

- Valor: R\$ 291.244.036,80
- Data base: 01/04/1995
- Processo TC 023.204/2015-0 - MIN-WAR - Acórdão 0018/2017-TCU-P

Percentual executado



Data da vistoria

16/10/2015

Custo global estimado da obra

R\$ 870 milhões

Data base

Fevereiro/2018

Benefício (2019)

Já computado em anos anteriores.

Quanto deve ser ressarcido aos cofres públicos

R\$ 276 milhões

Corredor de ônibus - SP - Radial Leste - Trecho 1

IGP

Ministério das Cidades

O Corredor de ônibus - Radial Leste constitui uma das principais ligações viárias para a Zona Leste da cidade de São Paulo. Dividido em 3 trechos, tem a função de complementar a capacidade do eixo Metrô-Trem CPTM.

A obra relativa ao Trecho 1, que tinha uma estimativa de custo de R\$ 439 milhões, foi fiscalizada no Fiscobras 2015 e apresentou indícios de sobrepreço decorrentes de preços excessivos frente ao mercado em seu orçamento. O TCU recomendou o bloqueio dos recursos para a obra e fez novas fiscalizações buscando acompanhar a implementação das medidas corretivas.

A auditoria de 2018 verificou que a obra permanecia com 1% de execução física e as medidas corretivas ainda não haviam sido adotadas integralmente. Por isso, o Tribunal manteve a classificação da obra como IGP até que as irregularidades sejam saneadas e orçamento do empreendimento seja ajustado aos preços de mercado.



Utilize o QR code ao lado para ter acesso ao processo



Achados

- Restrição à competitividade da licitação decorrente de adoção indevida de pré-qualificação.
- Restrição à competitividade da licitação decorrente de critérios inadequados de habilitação e julgamento.
- Sobrepreço decorrente de preços excessivos frente ao mercado.

Objetos

Edital 01/2012

Edital de Pré-qualificação para o Corredor Leste Radial 1 – Trecho

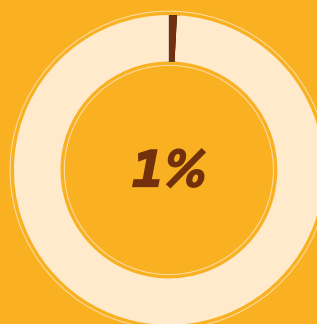
- Valor: R\$ 445.843.023,75
- Data base: 01/07/2012
- Processo TC 019.151/2015-2 – MIN-BD – Acórdão 1923/2018-TCU-P

Contrato 043/SIURB/13

Execução de obras do programa de mobilidade urbana, compreendendo a elaboração de projetos executivos e execução das obras do empreendimento 1 – Corredor Leste – Radial 1

- Valor: R\$ 438.978.639,75
- Data base: 01/02/2013
- Processo TC 019.151/2015-2 – MIN-BD – Acórdão 1923/2018-TCU-P

Percentual executado



Data da vistoria

02/07/2018

Custo global estimado da obra

R\$ 439 milhões

Data base

Fevereiro/2013

Benefício (2019)

Já computado em anos anteriores.

Quanto deve ser ressarcido aos cofres públicos

R\$ 54 milhões

BRT de Palmas/TO

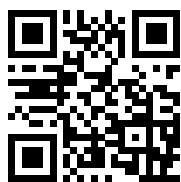
IGP

Ministério das Cidades

Com o intuito de promover o desenvolvimento urbano de Palmas, a Prefeitura propôs a implantação do Corredor de Transporte Público Coletivo utilizando o sistema BRT (Bus Rapid Transit). O Governo Municipal entende que, a partir do deslocamento do eixo viário principal, entre a rua Teotônio Segurado e a Av. NS-10, o corredor passará a atender uma parcela maior da população, encurtando a distância entre o norte e o sul da cidade.

O empreendimento foi fiscalizado no Fiscobras 2016 e a auditoria apontou diversas impropriedades concernentes a serviços de regularização ambiental, elaboração de projetos básico e executivo e execução das obras de implantação do corredor de transporte BRT e do sistema inteligente de transporte na região sul de Palmas/TO (BRT Sul de Palmas/TO). Foi estimado potencial dano ao erário no valor de R\$ 227 milhões.

O TCU recomendou o bloqueio dos recursos até que as irregularidades sejam saneadas.



Utilize o QR code
ao lado para ter
acesso ao processo



Achado

- Estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental deficiente.

Objetos

Edital 1/2015

Regularização ambiental, projeto básico, projeto executivo e execução das obras de implantação do corredor de transporte BRT e do sistema inteligente de transporte, na região sul de Palmas/TO.

- Valor: RDC*
- Processo TC 018.777/2016-3 – MIN-ALC – Acórdão 1371/2018-TCU-P

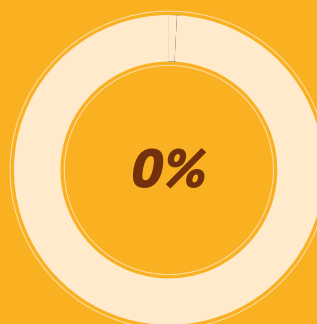
Termo de compromisso 683171

Transferência de recursos financeiros da União para a execução de Reestruturação do Sistema de Transporte na Cidade de Palmas com a implantação de 15,45 km de corredor exclusivo de BRT na região sul de Palmas, no Município de Palmas/TO, no âmbito do Programa Mobilidade Urbana e Trânsito, ação Apoio a Sistemas de Transporte Público Coletivo Urbano.

- Valor: RDC*
- Processo TC 018.777/2016-3 – MIN-ALC – Acórdão 1371/2018-TCU-P

***RDC – Informação sigilosa
(art 6º, § 3º da Lei 12.462/2011)**

Percentual executado



Data da vistoria

25/07/2018

Custo global estimado da obra

R\$ **RDC***

Data base

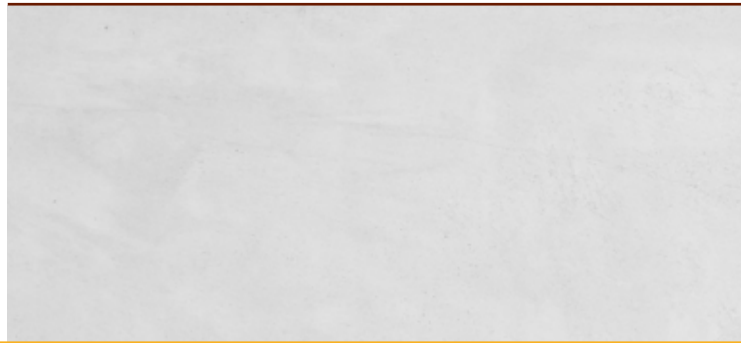
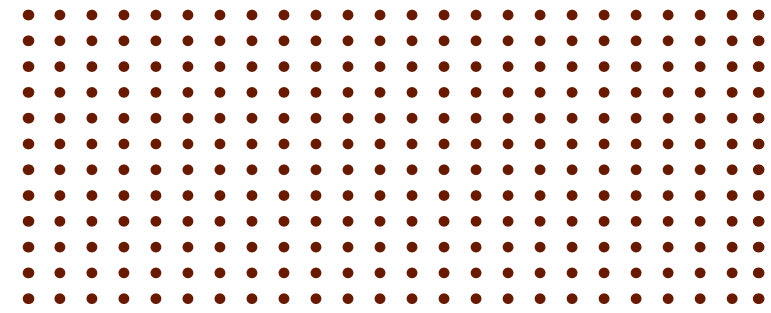
RDC*

Benefício (2019)

Já computado em anos anteriores.

Quanto deve ser ressarcido aos cofres públicos

R\$ **227 milhões**





Obras
classificadas como

pIGP

*Proposta de classificação como
irregularidade grave com
recomendação de paralisação*

As obras apresentadas a seguir foram classificadas como pIGP. Isso significa que, inicialmente, foi proposto pela Unidade Técnica do Tribunal a classificação da obra como IGP, ou seja, foram detectados problemas graves que podem ocasionar prejuízos ao erário, entretanto o TCU ainda não se manifestou sobre a confirmação da classificação.

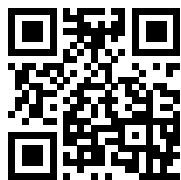
Obras de ampliação de capacidade da BR-290/RS

PIGPAgência Nacional de Transportes
Terrestres - ANTT

A rodovia BR-290/RS, no segmento entre Porto Alegre e Osório, é a principal via de ligação entre a capital e o litoral do Rio Grande do Sul. Possui um tráfego da ordem de 25 milhões de veículos por ano. A implantação da quarta faixa buscou mitigar os efeitos dos congestionamentos no trecho e de atenuar os impactos dos volumes descarregados na rodovia.

O TCU fiscalizou as obras de ampliação da capacidade da BR-290/RS no âmbito do Fiscobras 2017. O empreendimento estava a cargo da ANTT e da Concepa, inseridas no contrato de concessão da rodovia por meio do 13º Termo Aditivo Contratual. O custo das obras estava estimado em mais de R\$ 241 milhões.

A auditoria identificou diversos indícios de irregularidades relacionados ao planejamento, execução e pagamento das obras. No ano de 2018, foram analisadas as oitivas da ANTT e da concessionária acerca dos indícios apontados pela fiscalização de 2017. Além disso, foram inseridas provas obtidas na "Operação Cancela Livre".



Utilize o QR code
ao lado para ter
acesso ao processo



Achados

- Superfaturamento de R\$ 44.517.284,39, decorrente de preços excessivos frente ao mercado e de quantitativos inadequados.
- Superfaturamento de R\$ 46.956.307,69 no cálculo da remuneração das obras.

Objetos

Projeto Básico

Projetos executivos referentes às seguintes obras entre o km 75 e o km 94,3: 1. Construção da 4ª faixa; 2. Alça de acesso ao bairro São Geraldo; 3. Reconfiguração das alças de acesso com a ERS-118; 4. Viaduto João Moreira Maciel; 5. Melhoria no acesso Canoas e bairro Humaitá; e 6. Implantação da alça de acesso ao bairro Humaitá.

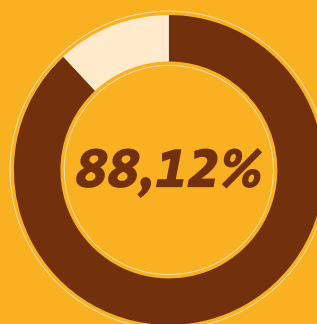
- Valor: R\$ 192.765.219,04
- Data base: 01/11/2013
- Processo TC 010.370/2016-1 - MIN-AC

Contrato PG-016/97-00

Termo Aditivo 13 ao Contrato PG-016/97-00, que inseriu conjunto de obras na BR-290/RS

- Valor: R\$ 241.686.367,00
- Data base: 01/12/2015
- Processo TC 010.370/2016-1 - MIN-AC

Percentual executado



Data da vistoria

18/05/2017

Custo global estimado da obra

R\$ 241 milhões

Data base

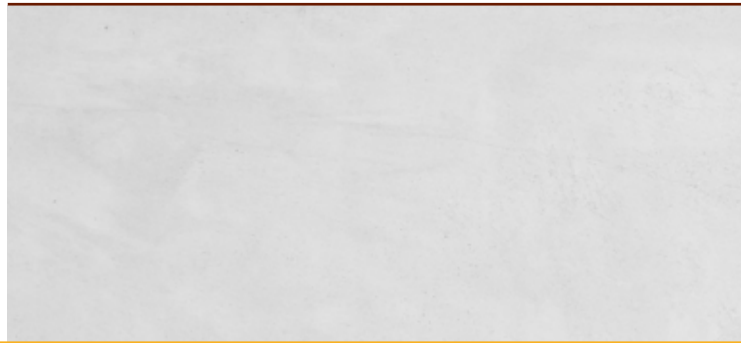
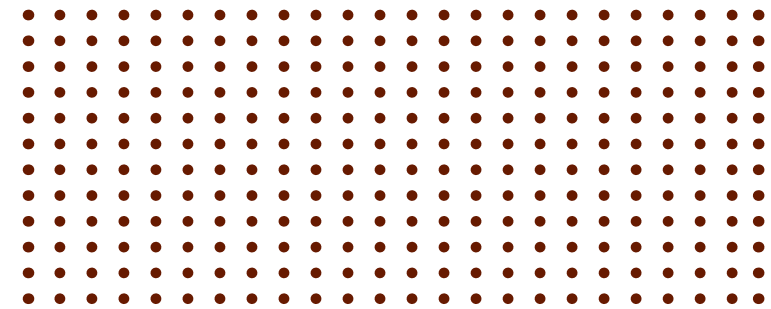
Dezembro/2015

Benefício (2019)

Já computado em anos anteriores.

Quanto deve ser ressarcido aos cofres públicos

R\$ 91 milhões





Obras
classificadas como

IGR

*Irregularidade grave com
recomendação de retenção
parcial de valores*

As obras apresentadas a seguir foram classificadas como IGR. Isso significa que foram detectados problemas graves que podem ocasionar prejuízos para a Administração Pública e para a sociedade. Porém, a continuidade da obra é permitida mediante autorização do contratado para retenção de valores a serem pagos ou a apresentação de garantias suficientes para prevenir o possível dano ao erário.

Obras de construção da BR-235/BA - km 282,0 a km 357,4

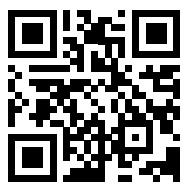
IGR

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT

A rodovia BR 235 interliga os estados de Sergipe, Bahia, Pernambuco, Piauí, Maranhão, Tocantins e Pará. Antes do início das obras, o segmento da BR-235/BA (km 282,0 ao km 357,4) apresentava uma implantação consolidada, sendo uma parte em leito natural e outra com revestimento asfáltico. A obra prevê a retirada da estrutura de pavimento existente e implantação de nova estrutura. Depois de implantada, se consolidará no mais importante corredor rodoviário do norte do estado da Bahia.

No Fiscobras de 2017, foi realizada auditoria com o objetivo de avaliar as medidas adotadas pela Administração nas fases de planejamento, contratação e execução do empreendimento, avaliado em R\$ 110 milhões aproximadamente. A fiscalização identificou uma série de indícios de irregularidades, como superfaturamento pela medição de serviços não executados e falhas da fiscalização/supervisão da obra.

Em 2018, o TCU procedeu às análises das manifestações apresentadas pelo DNIT e pelo Consórcio e verificou que os novos elementos apresentados não foram suficientes para sanear ou elidir as irregularidades apontadas no achado de superfaturamento por medição e pagamento de serviços desnecessários.



Utilize o QR code ao lado para ter acesso ao processo



Achado

- Superfaturamento por medição e pagamento de serviços desnecessários – substituição de subleito

Objetos

Contrato 05 00202/2014

Execução das obras de construção da BR-235/BA, no segmento km 282,0 – km 357,4.

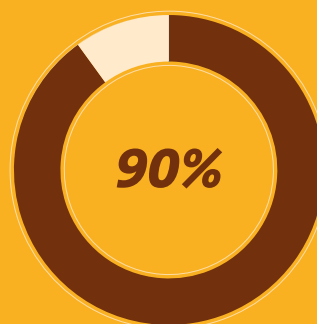
- Valor: R\$ 110.290.675,23
- Data base: 01/03/2013
- Processo TC 025.760/2016-5 – MIN-ASC – Despacho de 03/01/18

Contrato 05 00239/2014

Supervisão das obras de construção da BR-235/BA.

- Valor: R\$ 6.356.803,71
- Data base: 01/08/2013
- Processo TC 025.760/2016-5 – MIN-ASC – Despacho de 03/01/18

Percentual executado



Data da vistoria

04/10/2016

Custo global estimado da obra

R\$ 110 milhões

Data base

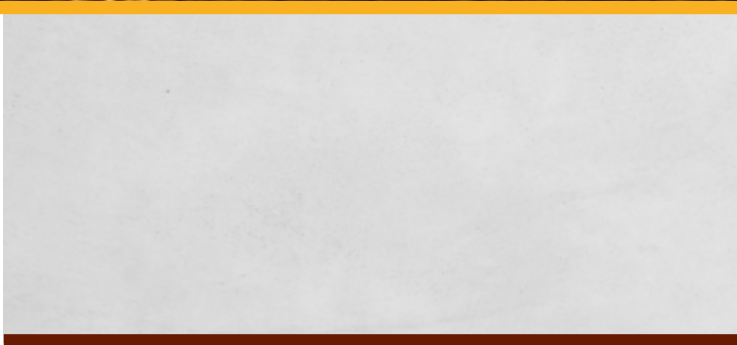
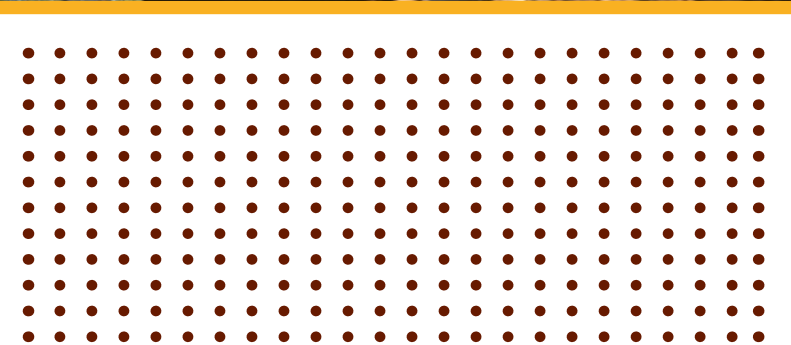
Março/2013

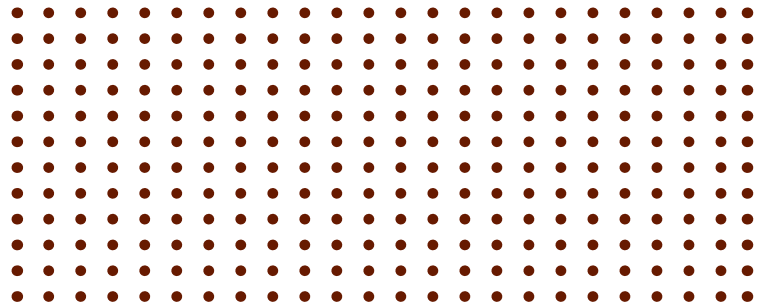
Benefício (2019)

Já computado em anos anteriores.

Quanto deve ser ressarcido aos cofres públicos

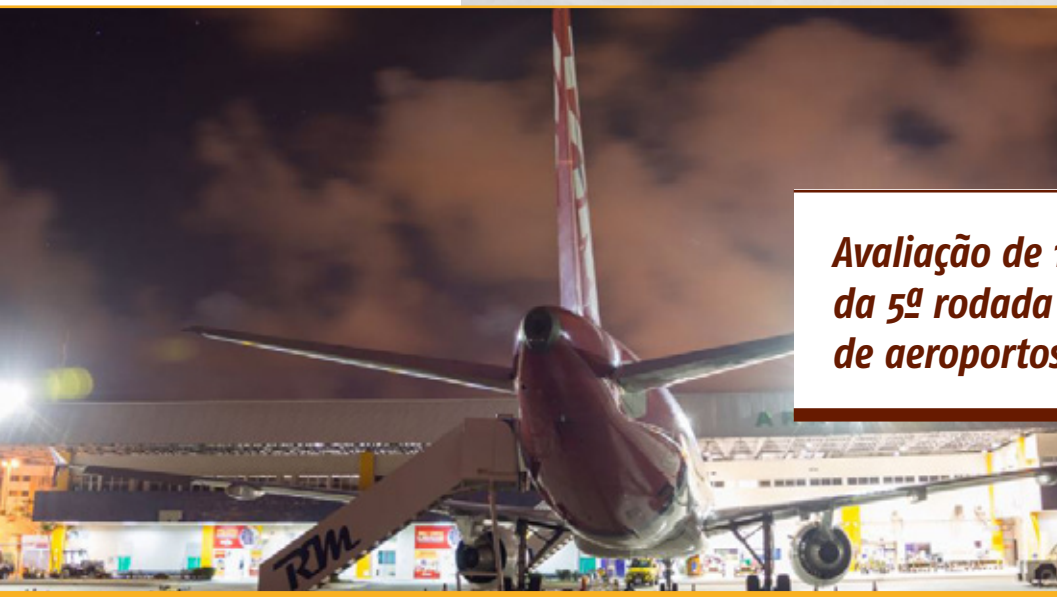
R\$ 16 milhões





Anexo

***Outros
empreendimentos
de grande
relevância ou que
tenham recebido
montantes
significativos de
recursos públicos***



Avaliação de 1º estágio da 5ª rodada de concessão de aeroportos

O TCU realizou o acompanhamento do processo de desestatização referente à 5ª rodada de concessões de serviços públicos para ampliação, manutenção e exploração de 12 aeroportos brasileiros, segregados em três blocos:

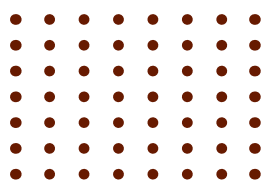
- a.** bloco Nordeste: Recife, Maceió, Aracaju, João Pessoa, Juazeiro do Norte e Campina Grande;
- b.** bloco Centro-Oeste: Cuiabá, Rondonópolis, Alta Floresta e Sinop; e
- c.** bloco Sudeste: Vitória e Macaé.

O Tribunal decidiu, por meio do Acórdão 2.462/2018-TCU-Plenário, determinar à Secre-

taria Nacional de Aviação Civil que realizasse ajustes nos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) antes de publicar o edital, bem como recomendar à Agência Nacional de Aviação Civil que adotasse medidas no sentido de aprimorar os institutos da proposta apoiada e da cláusula de relevância.

Quanto aos benefícios dessa ação de controle, pode-se citar a elevação do valor presente líquido (VPL) do Bloco Sudeste em R\$ 14 milhões, em decorrência da redução do valor do Capex do aeroporto de Macaé em R\$ 60.164.702,65. Também pode-se citar a correção de impropriedades nos estudos de engenharia dos aeroportos de Cuiabá e Vitória, além da correção de impropriedades nos estudos ambientais do aeroporto de Macaé.

Concessão da BR-101/SC



Foram analisados os estudos de viabilidade para a concessão da rodovia BR-101/SC, entre as cidades de Paulo Lopes e Passo de Torres, bem como as minutas de edital e do contrato e, ainda, o plano de outorga.

Numa extensão de 220 km, a concessão da BR-101/SC é planejada para o período de trinta anos. Trata-se de uma rodovia já integralmente duplicada, onde foram estimados investimentos da ordem de R\$ 2,9 bilhões. Entre os principais investimentos encontram-se a implantação de cerca de 79,6 km de faixas adicionais e 73 km de vias marginais.

Por meio do Acórdão 2.195/2019-TCU-Plenário, restou demonstrado que apenas 37% dos dispêndios no fluxo de caixa seriam revertidos em benefício dos usuários, sen-

do o restante alocado em atividades-meio, tributos e lucro da concessionária. Ademais, foram encontradas falhas nos estudos de tráfego apresentados, cabendo a revisão das estimativas utilizadas.

Quanto à minuta contratual, constatou-se que o documento identificou de forma incorreta a localização das obras de melhorias físicas e operacionais necessárias, de modo que havia, por exemplo, a previsão de implantação de novas vias sobrepostas a pistas já existentes.

Foram constatadas, também, falhas nos regramentos contratuais relativos à inserção de contornos urbanos, bem como outras inconsistências e ambiguidades em dispositivos contratuais, que poderiam levar a futuros desequilíbrios em desfavor dos usuários.



Leilão dos Volumes Excedentes ao Contrato da Cessão Onerosa (LVECCO)

O objeto do processo de outorga em análise deriva dos direitos da União nas reservas de petróleo e gás natural das jazidas exploradas pelo Contrato de Cessão Onerosa (CCO), firmado entre União e Petrobras em 2010.

O referido contrato teve por objeto a cessão onerosa à cessionária (Petrobras) do exercício das atividades de pesquisa e lavra de petróleo, de gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos localizados na área do Pré-sal, limitado à produção de cinco bilhões de barris equivalentes de petróleo (boe), volume máximo, nos termos do § 2º do art. 1º da Lei 12.276/2010.

As principais inconsistências estavam relacionadas à ausência de entendimento claro sobre os legítimos direitos da Petrobras e da União nas jazidas exploradas pelo CCO, no que tange às normas e diretrizes que deveriam ser observadas, à avaliação de custo de oportunidade, à mensuração dos impactos econômicos no CCO e aos parâmetros a serem adotados para compensação à Petrobras.

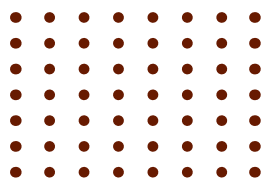
Desse modo, o TCU apontou, por meio do Acórdão 449/2016-TCU-Plenário, que um dos

pontos mais relevantes dizia respeito ao risco de ameaça à competitividade da licitação, fator que fundamentalmente pode maximizar as receitas da União com a maior disputa pelos objetos licitados.

Entre as melhorias aventadas pela unidade técnica e adotadas pelos gestores, antes mesmo da apreciação pelo Plenário do TCU, citam-se a possibilidade de parcelamento dos bônus de assinatura, o fim da possibilidade de exigência pela Petrobras de pagamento integral do valor da compensação de forma antecipada, além da fixação de parâmetros objetivos de preço de petróleo aderentes às projeções de mercado para valorar a compensação à Petrobras.

Após o aprimoramento dos estudos técnicos exigidos pelo TCU quando da possibilidade da cessão direta à Petrobras dos volumes excedentes do Contrato de Cessão Onerosa, prevista, à época, pelo valor de R\$ 2 bilhões a título de bônus de assinatura, passou a ter o valor de bônus de outorga previsto de R\$ 106,5 bilhões, a ser materializado após a realização do leilão, previsto para 6 de novembro de 2019.

16ª Rodada de Concessão



Trata-se de processo de outorga de concessão para atividades de exploração e produção de petróleo e gás natural, mais especificamente do exame dos parâmetros técnicos e econômicos que fundamentaram o edital da 16ª Rodada de Licitações de Blocos Terrestres e Marítimos.

A Rodada de Licitações em exame tem por objeto final a outorga de contratos de concessão em 36 blocos nas bacias sedimentares marítimas de Camamu-Almada, Pernambuco-Paraíba, Jacuípe, Campos e Santos.

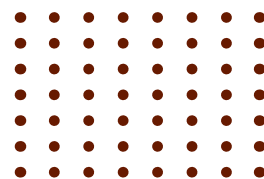
O edital examinado compreendeu dois modelos exploratórios distintos: blocos em novas fronteiras – com o objetivo de atrair investimentos para regiões ainda pouco

conhecidas geologicamente, com barreiras tecnológicas ou do conhecimento a serem vencidas, buscando a identificação de novas oportunidades em bacias produtoras (Camamu-Almada, Pernambuco-Paraíba, Jacuípe) e blocos em bacias de elevado potencial, caso de Campos e Santos, fora do polígono do pré-sal.

Em relação aos benefícios potencialmente alcançáveis, está o desencadeamento de estudos para a adoção de referencial metodológico comum aos leilões, de forma a padronizar a aplicação de estimativas de parâmetros econômicos para as modelagens dos leilões de petróleo e gás, em especial os preços do petróleo e do gás natural e o fator de recuperação do volume de *oil in place*.



Energias Renováveis



Essa auditoria buscou avaliar a eficiência e a efetividade das políticas públicas de inserção e manutenção das fontes renováveis na matriz elétrica brasileira. A avaliação perpassou a análise de compromissos internacionais assumidos para expansão de energias renováveis; de diretrizes governamentais estabelecidas em prol da expansão; e de políticas públicas diversas para implementação dessas diretrizes.

Além de o relatório consignar boas práticas, identificou lacunas e/ou oportunidades de melhoria que, se endereçadas, podem aprimorar a atuação estatal e conduzir à criação de um ambiente ainda mais propício à expansão economicamente sustentável das fontes renováveis na matriz de geração de energia elétrica brasileira.

Por meio do Acórdão 1.530/2019-TCU-Plenário, esta Corte determinou ao Conselho Nacional de Política Energética que apresente plano de ação com vistas a estabelecer diretrizes nacionais para a mini e microgeração distribuídas. Determinou, também, ao MME, entre outras determinações e recomendações a outros órgãos, que defina sistemática com base em critérios técnicos objetivos para a escolha das fontes a serem levadas aos leilões de energia nova.

Espera-se, assim, melhoria da sinergia das políticas afetas à micro e mini geração distribuída e à eletrificação da frota de automóveis nacionais, mediante o estabelecimento de diretrizes quanto aos temas, bem como melhoria na condução dos processos de leilões de energia nova, mediante o estabelecimento de critérios objetivos para a definição das fontes a serem leiloadas, com redução de ingerência externa.



Auditoria sobre a retomada das obras de Angra 3

As obras da usina Angra 3 foram iniciadas no início da década de 1980, sendo paralisadas ainda em 1984. Posteriormente, após uma tentativa de retomada não concretizada em 2002, o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), por meio da Resolução 3/2007, determinou que a Eletrobras e a Eletronuclear conduzissem a retomada da construção da usina.

O preço da energia da usina definido em 2010 pelo MME, e ratificado pelos Conselhos da Eletrobras e da Eletronuclear, é atualmente considerado insuficiente para a conclusão das obras do projeto por esses mesmos órgãos. Por sua vez, o contrato assinado pela Eletronuclear dispunha, de “forma irrevogável e irretra-

tável”, que o preço acordado seria suficiente para o cumprimento integral das obrigações.

Diante do impasse, o MME remeteu, em 2018, a discussão ao CNPE, que propôs, de ofício, a majoração do preço ao estabelecer um novo “preço de referência” para a usina, apesar do contrato já assinado e dos riscos assumidos pela Eletronuclear.

Espera-se que essa fiscalização contribua na decisão quanto à retomada ou não do empreendimento, ao dar transparência ao cenário e aos riscos identificados, bem como na proposição de ações que mitiguem as causas de intercorrências futuras para o setor elétrico do País.



Auditoria na navegação de cabotagem nacional

O modal aquaviário responde por 16% de toda carga transportada internamente no Brasil, sendo apenas 11% pela navegação costeira (e 5% pela navegação interior), ao passo que o modal rodoviário totaliza 65% da matriz de transporte de cargas, conforme dados da Empresa de Planejamento e Logística – EPL.

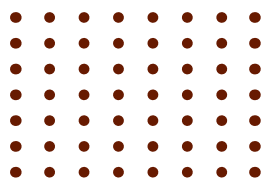
A auditoria evidenciou que não existe, no Brasil, uma política pública voltada especificamente para enfrentar, de maneira planejada e institucionalizada, os empecilhos ao desenvolvimento da navegação de cabotagem.

Verificou-se que há falhas na governança da política pública de transportes, no que tange

a esse modal. Além disso, os instrumentos de planejamento do governo federal aplicáveis ao sistema de transportes – Plano Plurianual (PPA) e Plano Nacional de Logística (PNL) – não contemplam ações estratégicas, no nível tático e operacional, para o fomento da navegação de cabotagem.

Espera-se que a auditoria contribua com a implementação de melhoria das fragilidades identificadas nos processos de trabalhos dos órgãos e entidades públicas afetos à navegação de cabotagem, alavancando o transporte de carga por meio do referido modal aquaviário; reduzindo o custo logístico percebido no país e, ao fim, barateando os preços dos produtos ofertados aos consumidores finais.

Fiscalização de obras inacabadas, financiadas com recursos da União



A auditoria elaborou um amplo diagnóstico das obras paralisadas no País financiadas com recursos federais, levantando mais de 38 mil contratos referentes a obras públicas em cinco bancos de dados do Governo Federal (CEF, PAC, MEC, DNIT e FUNASA).

Dos contratos analisados, mais de catorze mil estão paralisados. Ou seja, mais de um terço das obras que deveriam estar em andamento pelo país, cerca de 37%, não tiveram avanço ou apresentaram baixíssima execução nos últimos três meses analisados em cada caso. Juntas elas alcançam um investimento previsto de R\$ 144 bilhões, dos quais R\$ 10 bilhões já foram aplicados.

As consequências desse problema vão muito além dos recursos desperdiçados e são extremamente nocivas para o País. Entre outros efeitos negativos, podem ser citados os serviços que deixam de ser prestados à população, os prejuízos ao crescimento econômico do país e os empregos que não são gerados.

O TCU fez recomendações ao Ministério da Economia, por meio do Acórdão 1.079/2019-TCU-Plenário, com o objetivo de aperfeiçoar os procedimentos relacionados à gestão das obras e determinou que os dados da auditoria fossem atualizados periodicamente para monitorar a evolução do cenário de paralisação de obras públicas.



Levantamento Projeto de Integração do São Francisco

O Projeto de Integração do Rio São Francisco com as bacias hidrográficas do Nordeste Setentrional (Pisf) é um empreendimento que tem gerado muitas discussões entre os governos federal e estaduais e a sociedade civil. Muito se discute sobre os resultados e a abrangência desse projeto, cujo projeto básico data de 2005 e teve, até o ano de 2018, um investimento na ordem de R\$ 17 bilhões (data base de janeiro/2018), somente para a construção dos eixos principais, norte e leste.

Nesse contexto, o TCU buscou identificar os municípios e suas respectivas populações beneficiados pelo Pisf nos quatro estados receptores das águas do projeto (Pernambuco,

Ceará, Paraíba e Rio Grande do Norte), além de verificar a situação da construção das infraestruturas complementares de interligação dos canais aos reservatórios presentes nos estados, o que permitirá o real benefício planejado para a população.

O potencial resultado deste trabalho produzirá benefícios no que se refere ao aumento da eficiência e da eficácia da priorização dos investimentos e da alocação de recursos públicos para as obras de infraestruturas hídricas complementares do Pisf, na melhoria do sistema de gestão do projeto, bem como no aumento da transparência das informações relativas ao Projeto de Integração do São Francisco.

Responsabilidade pelo conteúdo

Secretaria-Geral de Controle Externo (Segecex)
Coordenação-Geral de Controle Externo de
Infraestrutura (Coinfra)
Secretaria-Geral da Presidência (Segepres)
Secretaria de Comunicação (Secom)

Responsabilidade editorial

Secretaria-Geral da Presidência (Segepres)
Secretaria de Comunicação (Secom)
Núcleo de Criação e Editoração (NCE)

Projeto gráfico, diagramação e capa

NCE

Tribunal de Contas da União
Gabinete do Presidente do TCU
SAFS Quadra 4, Lote I, Ed. Sede, sala 317
Tel.: (61) 3316-5402
70.042-900, Brasília-DF

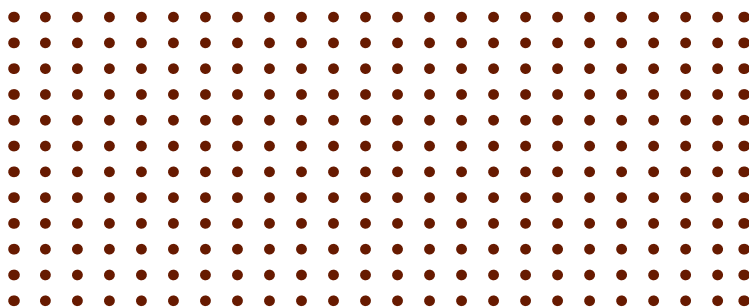
Ouvidoria do TCU
Tel.: 0800 644 1500

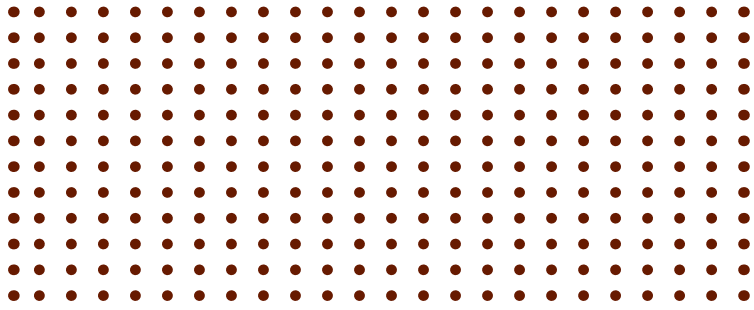
Impresso pela Sesap/Segedam

TCU TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

Fiscobras 2019

Fiscalização de obras públicas pelo TCU
23º Ano





TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO **TCU**

Missão

Aprimorar a Administração Pública em benefício da sociedade por meio do controle externo

Visão

Ser referência na promoção de uma Administração Pública efetiva, ética, ágil e responsável



Acesse o conteúdo completo do Fiscobras usando o QRCode ao lado ou o link abaixo.

<https://portal.tcu.gov.br/fiscobras/>

