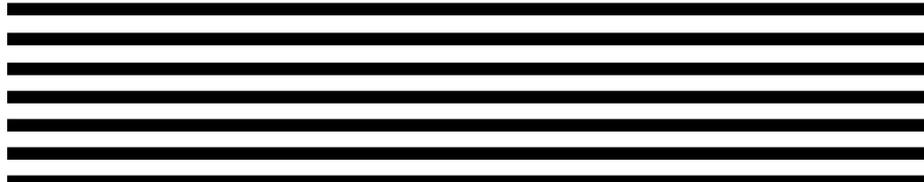




TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

FISCOBRAS 2020

Fiscalização de obras
públicas pelo TCU
24º 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 |
|-----------|--|

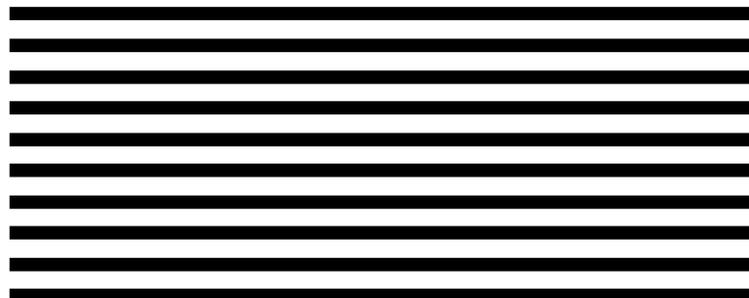
| | |
|-----------------------|---|
| MINISTROS-SUBSTITUTOS | Augusto Sherman Cavalcanti Marcos Bemquerer Costa André Luís de Carvalho Weder de Oliveira |
|-----------------------|---|

| | |
|---------------------------------|---|
| 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 2020

*Fiscalização de obras
públicas pelo TCU (24.º ano)*

Brasília, 2020



Sumário

| | |
|--|-----------|
| Apresentação | 5 |
| Obras classificadas como IGP | 12 |
| Canal Adutor do Sertão Alagoano | 14 |
| Adequação de Trecho Rodoviário na BR-116/BA | 16 |
| Obras de construção da BR-040/RJ | 18 |
| Obras de ampliação de capacidade da BR-290/RS | 20 |
| Obras classificadas como pIGP | 22 |
| Drenagem, pavimentação asfáltica, meio fio em Porto Velho/RO | 24 |
| Obras classificadas como IGR | 26 |
| Obras de construção da BR-235/BA - km 282,0 a km 357,4 | 28 |
| Projetos de Desestatizações Avaliados | 30 |
| Outros trabalhos de destaques das Seinfra | 34 |
| Acompanhamento das ações em resposta à crise no setor elétrico gerada pelo Covid-19 | 36 |
| Atuação das empresas do grupo Eletrobras no desempenho de empreendimentos geridos por SPes | 37 |

© Copyright 2020, 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 : 2020 : fiscalização de obras públicas pelo TCU : 24º ano / Tribunal de Contas da União. – Brasília : TCU, Secretaria-Geral de Controle Externo, 2020.

58 p. : il. color.

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

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca Ministro Ruben Rosa

| | |
|--|-----------|
| Análise da efetividade do programa de integridade da Petrobras | 38 |
| Descomissionamento de instalações de petróleo e gás <i>offshore</i> | 39 |
| Oferta Permanente de Blocos Terrestres e Marítimos com Risco Exploratório e de Áreas com Acumulações Marginais | 40 |
| Concessões de rodovias em ES, GO, MG, MT, PA e TO | 41 |
| Viabilidade do transporte público de média e alta capacidade | 42 |
| Edificações hospitalares em combate à Covid-19 | 43 |
| Auditoria sobre o projeto de construção da Ferrovia de Integração Centro-Oeste – FICO | 44 |
| Obra de derrocamento no Rio Tocantins | 45 |
| Transferências de recursos federais para empreendimentos de infraestrutura hídrica | 46 |
| Monitoramento da gestão de segurança das barragens de usos múltiplos | 47 |
| <i>Projeto do Sistema de Análise de Orçamentos (SAO)</i> | 48 |
| Fiscalização automatizada de 25 orçamentos de obras rodoviárias | 51 |
| Análise automatizada de 33 orçamentos e editais de edificações, mobilidade urbana e saneamento básico | 52 |
| <i>Acompanhamento das obras públicas paralisadas em todo o País</i> | 54 |

Apresentação

O Plano Anual de Fiscalização de Obras Públicas (Fiscobras) do TCU chega, em 2020, à sua 24ª edição e muita coisa mudou desde o primeiro Fiscobras. Com o passar dos anos, aperfeiçoamos nossos procedimentos de gestão e de auditoria e, hoje, conseguimos contribuir mais efetivamente para o aprimoramento da Administração Pública na área de infraestrutura.

Para dar conta desse trabalho, o TCU, por meio da sua Coordenação-Geral de Controle Externo de Infraestrutura (Coinfra), conta com equipes especializadas em cada setor auditado: rodovias, aviação, ferrovias, portos, óleo e gás, energia elétrica, mobilidade urbana, saneamento, habitação, telecomunicações, mineração e obras hídricas. Os mais de 250 auditores que atuam nessas equipes têm, à sua disposição, Plano de Desenvolvimento e Capacitação consistente e contínuo, que os ajuda a se especializarem e se manterem sempre atualizados.

É essa *expertise* que nos faz inovar. O Fiscobras 2020, relatado pelo Ministro Raimundo Carreiro, traz, além dos grandes empreendimentos de infraestrutura tradicionalmente auditados, a análise de mais de cinquenta obras públicas que foram fiscalizadas com o auxílio de sistemas informatizados, capazes de “varrer” orçamentos e editais públicos em busca de riscos e irregularidades.

Os resultados da adoção dessas ferramentas demonstram que a iniciativa deve ser fortalecida e ampliada, pois permi-

te analisar centenas de orçamentos e editais de licitações de obras públicas de forma rápida e automatizada, possibilitando que as devidas correções sejam feitas antes do desembolso financeiro.

Por isso, celebramos, em 2020, Acordo de Cooperação com o Ministério da Infraestrutura e com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) para que o uso das ferramentas informatizadas possa, em breve, alcançar todas as licitações de obras realizadas por essa autarquia.

Como a complicada situação fiscal do País fez com que o Governo Federal diminuísse os investimentos diretos em infraestrutura e aumentasse a atuação por meio de concessões públicas, venda de ativos em empresas, privatizações, entre outros, o Fiscobras 2020 apresenta um consolidado dos projetos de desestatizações analisados nos últimos doze meses, com destaque para os achados que foram constatados de modo recorrente. Além disso, também são apresentadas as principais auditorias operacionais realizadas no setor de infraestrutura.

Muitas das iniciativas aqui relatadas são fruto do Grupo de Trabalho, instituído com o objetivo de aprimorar o Fiscobras, e da Estratégia Digital do Tribunal, recentemente aprovada por esta Corte. Todo esse esforço justifica-se pela necessidade de continuar cumprindo, da melhor forma possível, nossa missão de contribuir com o aprimoramento da Administração Pública em benefício da sociedade.

JOSÉ MUCIO MONTEIRO
Presidente do Tribunal de Contas da União

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.

Cada achado registrado nos relatórios de auditoria foi classificado de acordo com a gravidade do indício de irregularidade identificado, nas classes definidas pela LDO.

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 2020 consolidou 59 fiscalizações de empreendimentos de infraestrutura no Brasil, bem como outros 58 orçamentos de obras públicas, com o auxílio do Sistema de Análise de Orçamentos (SAO), totalizando 117 fiscalizações de obras em todas as regiões do País.

Os achados decorrentes das fiscalizações usando o SAO, detalhados em tópico específico, demonstram a relevância da iniciativa e a importância do fortalecimento da estratégia do uso de ferramentas de TI para que haja expansão da capacidade de fiscalização de obras públicas em fases anteriores à celebração do contrato.

Destaca-se que há evolução da capacidade de detecção das ferramentas, resultado de investimentos recentes na corporativização do SAO e do desenvolvimento de tipologias para a identificação de restrição à competição nos editais de obras públicas, conferindo maior aderência entre o ALICE e a área de infraestrutura (ALICE Infra).

Ademais, recente celebração de Acordo de Cooperação com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e com o Ministério da Infraestrutura (MInfra) irá permitir ampliar a quantidade de orçamentos e editais analisados, dando mais um passo para que seja possível, em curto espaço de tempo, a análise via sistema de todos os editais e orçamentos elaborados pelo DNIT.

Por fim, insta salientar que há tratativas avançadas com o Ministério de Desenvolvimento Regional (MDR) e com a Companhia de Desenvolvimento do Vale do São Francisco

(Codevasf) para a celebração de acordos de cooperação semelhantes ao já firmado com o DINT e MInfra.

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 LDO/2020 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 es-

teja 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 59 fiscalizações selecionadas para o Fiscobras 2020, houve classificação de trinta e uma obras com indícios de irregularidades graves. Dessas, cinco enquadram-se no art. 118, §1º, inciso IV e V, da Lei 13.898/2019 (LDO/2020), 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, apresentam 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 13.898/2019 – LDO/2020).

TABELA 1
Obras classificadas como IGP

| UF | Obra | Processo |
|----|---|----------------|
| AL | Canal Adutor do Sertão Alagoano | 006.727/2017-4 |
| 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 |
| RS | Obras de Ampliação de Capacidade da BR-290/RS | 010.370/2016-1 |

Na Tabela 2, constam os empreendimentos classificados 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 13.898/2019 – LDO/2020, qual seja, classifi-

cação 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 |
|----|--|----------------|
| RO | Drenagem, pavimentação asfáltica, meio fio em Porto Velho/RO | 022.713/2020-4 |



Na Tabela 3, consta o empreendimento classificado como IGR, aquele que, embora atenda à conceituação contida no art. 118, §1º, inciso IV, da Lei 13.898/2019 – LDO/2020, 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 |

Outros 25 empreendimentos apresentaram irregularidades graves que não prejudicaram a continuidade da obra sendo enquadrados no art. 118, §1º, inciso VI, da Lei 13.898/2019 – LDO/2020.

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 2020 poderão gerar benefícios de aproximadamente R\$ 477 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.

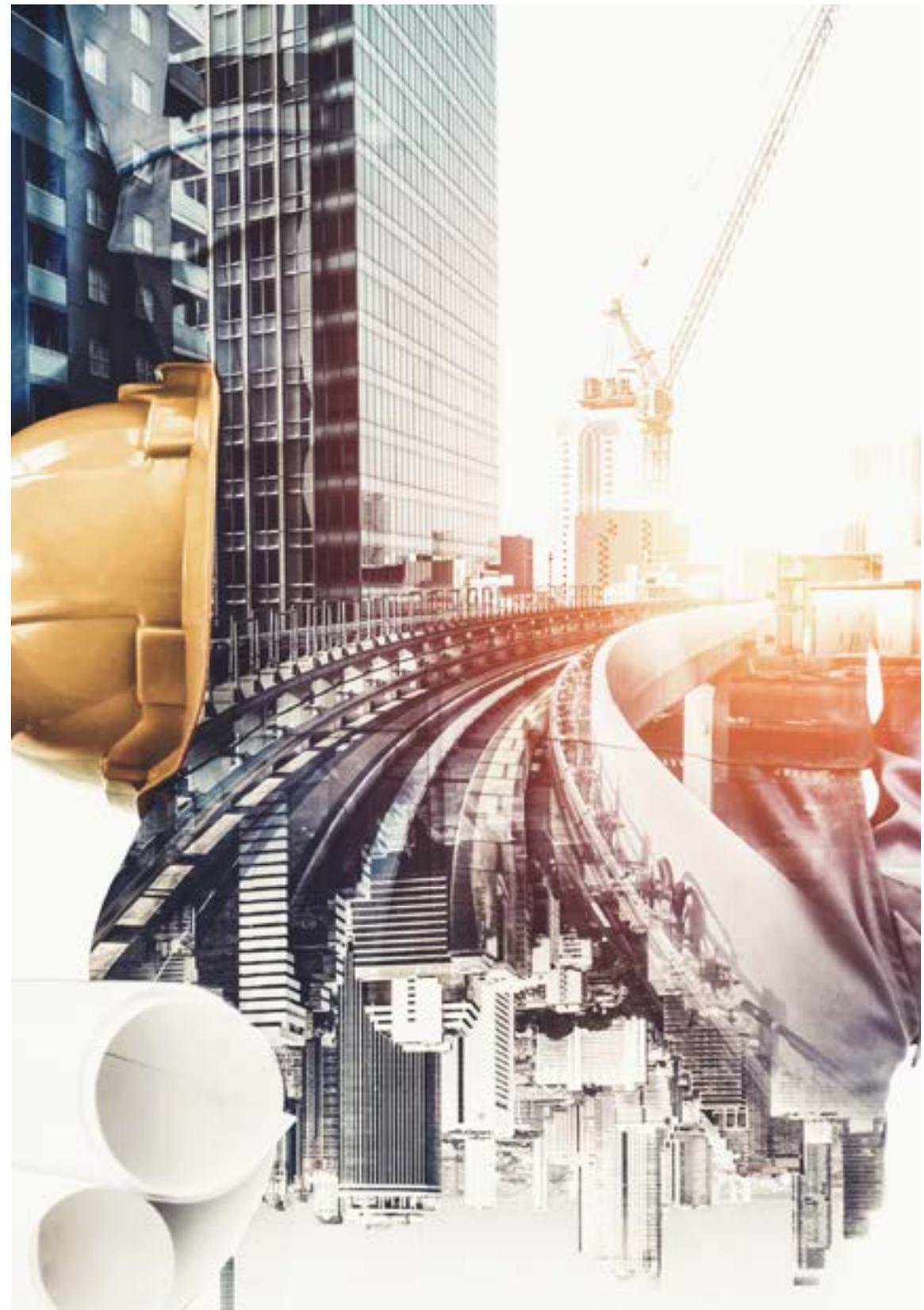
Quem bloqueia as verbas para obras com indícios de irregularidades graves?

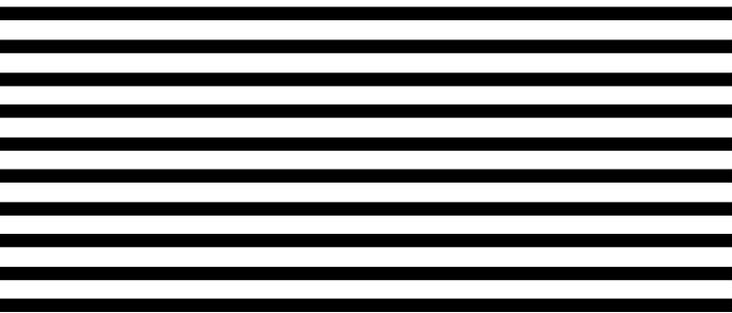
O Congresso Nacional. As informações fornecidas pelo TCU auxiliam os parlamentares a avaliar a conveniência da interrupção dos recursos orçamentários e a inserir no quadro bloqueio da Lei Orçamentária Anual (LOA) as obras em que recursos federais deverão ser suspensos no ano subsequente.

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. Por isso, o TCU recomenda o bloqueio dos recursos.

Canal Adutor do Sertão Alagoano

IGP Ministério da Integração Nacional

O Canal Adutor do Sertão Alagoano tem como objetivo aumentar a disponibilidade hídrica das regiões do sertão e do agreste alagoanos, recorrentemente assolados pela seca. Em sua extensão total de 250 quilômetros, desde o município de Delmiro Gouveia até o município de Arapiraca, o canal deverá beneficiar 42 municípios, propiciando oferta de água aos núcleos urbanos e rurais ao longo da extensão do canal.

O empreendimento tem por finalidade desenvolver a economia regional por meio do remanejamento das adutoras coletivas existentes, com vistas a reduzir os custos de operação e manutenção para a companhia de abastecimento de água do estado, e pela melhoria das condições de abastecimento de água para consumo humano e para irrigação. O Canal Adutor do Sertão Alagoano deve estimular, ainda, o desenvolvimento da piscicultura e do agronegócio. e.

A obra, que tem um custo estimado de R\$ 3,6 bilhões, estava com 80,46% de execução quando foi vistoriada em 14/11/2019.

O contrato 58/2010 de 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 do empreendimento, apresentou problemas de sobrepreço decorrente de preços excessivos frente ao mercado sendo assim classificado como IGP pelo TCU. Seu saneamento depende da repactuação do contrato pelo órgão de modo a elidir o sobrepreço. Em 2020, verificou-se que a repactuação não foi realizada então manteve-se a classificação de IGP.



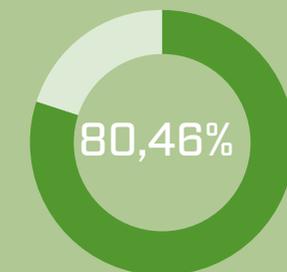
Objetos e achados:

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: 30/06/2010
- Processo TC 006.727/2017-4 - MIN-AN - Acórdão 2957/2015-TCU-P
- IGP (2015):
 - Sobrepreço decorrente de preços excessivos frente ao mercado.

Percentual executado:



Data da vistoria:

14/11/2019

Custo global estimado:

R\$ 3,6 bilhões

Data base:

01/04/2020

Benefício (2020):

Já computado em anos anteriores.

Adequação de Trecho Rodoviário na BR-116/BA

IGP

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)

Segundo o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), as condições de tráfego na rodovia BR-116/BA são precárias e inseguras, principalmente no trecho que se inicia no município de Serriinha e vai até o Contorno de Feira de Santana. Nesse segmento, verifica-se uma quantidade expressiva de veículos de carga e de passeio, além de trechos com travessia urbana que acentuaram o número de acidentes ao longo dos últimos anos. A análise da capacidade da via demonstra, também, que este trecho necessita ter a sua capacidade ampliada, em função dos níveis de serviço oferecidos e previstos para os próximos anos.

As obras de duplicação e adequação da BR-116/BA (entre o km 0,00 e o km 427,75) decorrem da necessidade do aumento da capacidade da rodovia, visando melhorar as condições de trafegabilidade, aumentar a velocidade de tráfego e melhorar as condições de segurança de veículos e pedestres.

A obra foi fiscalizada em 2018 e estava com aproximadamente 9% executada. O custo desse empreendimento foi estimado em R\$ 275 milhões.

A fiscalização do TCU identificou que o projeto executivo de pavimentação e o projeto executivo de geometria estavam em desconformidade com as premissas do instrumento convocatório da licitação. Além disso, o projeto executivo de obras complementares e de concepção das passarelas também estavam em desconformidade com as premissas do instrumento convocatório. Buscando cessar os possíveis danos, o TCU classificou a obra como IGP.

Em 2019, o Acórdão 2.473/2019-TCU-Plenário, de 9/10/2019, determinou comunicar à Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização do Congresso Nacional que, no Contrato SR05/00878/2014, permaneciam válidos os indícios de irregularidade grave com recomendação de paralisação (IGP).

Após pedido de reexame sobre o Acórdão 2.473/2019-TCU-Plenário, o Ministro Relator suspendeu o item 9.2.2 do Acórdão além de duas determinações ao DNIT. Assim, a classificação de IGP sobre o achado de ausência de orçamento detalhado no projeto executivo voltou a condição de pendente de confirmação pelo TCU. Os demais achados classificados como IGP permaneceram assim classificados.

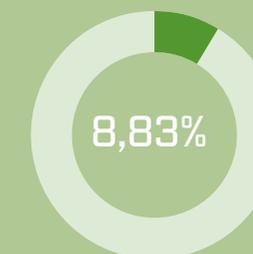
Objetos e achados:

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 - Acórdão 0214/2019-TCU-P
- IGP (2018):
 - Projeto executivo de pavimentação 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
 - Projeto executivo de geometria em desconformidade com as premissas do instrumento convocatório

Percentual executado:



Data da vistoria:

04/07/2018

Custo global estimado:

R\$ 275 milhões

Data base:

01/09/2013

Benefício (2020):

Já computado em anos anteriores.



Obras de construção da BR-040/RJ

IGP Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT

A rodovia BR-040/MG/RJ, trecho Juiz de Fora/ MG- Rio de Janeiro/RJ foi concedida pela União, em 31 de outubro de 1995, à Concer. Dentre as obras previstas para execução contratual estava a Nova Subida da Serra de Petrópolis/RJ, que contempla a construção de uma pista com 20,7 quilômetros de extensão. A nova pista substituirá a atual subida da serra, Rodovia Washington Luiz, de 1928.

A duplicação da subida da serra de Petrópolis contribuirá para a melhoria da mobilidade e das condições de acesso à região metropolitana do Rio de Janeiro, além de melhorar o acesso à Refinaria Duque de Caxias (Reduc), ao Polo Petroquímico de Itaboraí e aos Portos de Itaguaí e do Rio de Janeiro.

O custo estimado da obra era de R\$ 297,1 milhões em 1995.

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 para essa obra classificando-a como IGP.

Em 2019, o TCU realizou diligência buscando informações quanto à implantação das medidas corretivas pela ANTT. Após a análise das respostas, a Unidade Técnica propôs manter a classificação de irregularidade grave com recomendação de paralisação (IGP), para os seguintes achados: sobreavaliação do valor do reequilíbrio econômico-financeiro no fluxo de caixa marginal decorrente de supe-

restimativa de alíquota de IRPJ e CSSL, e da base de cálculo desses tributos; sobrepreço no orçamento da obra; e projetos básico e executivo desatualizados e deficientes. O Acórdão 2.443/2019-TCU-Plenário determinou a manutenção da classificação de IGP para as irregularidades apontadas.

Buscando verificar o andamento das medidas para sanear as irregularidades encontradas, foi realizada, em 2020, nova diligência à ANTT. Da análise das respostas encaminhadas pela autarquia, a Unidade Técnica verificou a ausência de ato formal de revisão do projeto e do orçamento das obras da nova subida da serra de Petrópolis e, assim, propôs a manutenção da classificação de IGP.



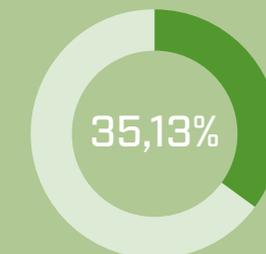
Objetos e achados:

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
- IGP (2015):
 - 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
 - Sobrepreço no orçamento da obra

Percentual executado:



Data da vistoria:

16/10/2015

Custo global estimado:

R\$ 297,1 milhões

Data base:

01/04/1995

Benefício (2020):

Já computado em anos anteriores.

Obras de ampliação de capacidade da BR-290/RS

IGP Agência 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 atenuar os impactos dos volumes descarregados na BR-290/RS pelas rodovias da região por causa da instalação de novas vias, ou melhoramento das existentes. Ao longo dos 21 quilômetros de extensão onde foi implantada a 4ª faixa, existem interconexões importantes que possibilitam aos motoristas o acesso a outras rodovias que levam a diversas cidades do estado.

Com 121 km, o trecho concedido da BR-290/RS liga as cidades de Osório e Porto Alegre, até o entroncamento com a BR-116/RS. Licitado em 1993, teve sua exploração delegada à Concessionária da Rodovia Osório Porto Alegre S.A. (Concepa), com a qual o Poder Concedente firmou contrato em outubro de 1997 com término previsto para 3 de julho de 2017 (duração de 20 anos).

Em razão dos critérios de risco, oportunidade, materialidade e relevância identificados pelo TCU, foi realizada uma fiscalização, no âmbito do Fiscobras 2017, com o objetivo verificar a conformidade na execução das obras de ampliação de capacidade da BR-290/RS, a cargo da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e da Concepa, inseridas no contrato de concessão da rodovia, por meio do 13º Termo Aditivo Contratual. O custo da obra estava estimado em mais de R\$ 192 milhões.

Como resultado da auditoria, foram encontrados diversos indícios de irregularidades relacionados ao planejamento, execução e pagamento das obras de ampliação de capacidade da BR-290/RS. Os achados de auditoria apresentados na fiscalização revelaram a ocorrência de significativos e graves indícios de superfaturamento nas obras referentes ao cálculo da remuneração das obras, que alcançou o montante de R\$ 46,9 milhões (ref. março/2016), e preços excessivos frente ao mercado e de quantitativos inadequados, que foi quantificado em R\$ 44,5 milhões (ref. março/2016).

A obra encontrava-se em estágio avançado, com 88% de execução quando foi recomendada a classificação de IGP pela Unidade Técnica do TCU.

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".

Em 29/1/2020, foi prolatado o Acórdão 140/2020-TCU-Plenário o qual determinou manter a classificação de irregularidade grave com recomendação de paralisação (IGP) para os achados de "superfaturamento no cálculo da remuneração das obras" e de "superfaturamento decorrente de quantitativos inadequados e de preços excessivos frente ao mercado" Além disso, classificou também como IGP os achados de "superfaturamento no serviço de instalação de telas de passagem" e "superfaturamento no transporte de material para bota-fora".

Objetos e achados:

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 – Acórdão 0140/2020-TCU-P
- IGP (2016):
 - Superfaturamento decorrente de preços excessivos frente ao mercado e de quantitativos inadequados

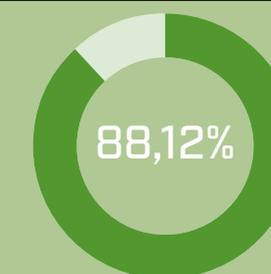
Contrato PG-016/97-00

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 – Acórdão 0140/2020-TCU-P
- IGP (2016):
 - Superfaturamento no cálculo da remuneração das obras



Percentual executado:



Data da vistoria:

18/05/2017

Custo global estimado:

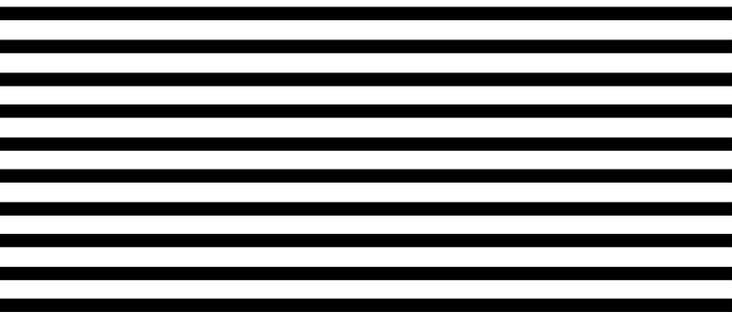
R\$ 192.8 milhões

Data base:

01/11/2013

Benefício (2020):

Já computado em anos anteriores.



Obras classificadas
como

plGP

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

As obras apresentadas a seguir foram classificadas como plGP. 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.

Drenagem, pavimentação asfáltica, meio fio em Porto Velho/RO

pIGP

Ministério do Desenvolvimento Regional

O desenvolvimento da infraestrutura local em Porto Velho se reveste de importância socio-econômica indiscutível para a população, por, dentre outros motivos, propiciar um melhor escoamento de produtos locais a outros centros, melhorar as condições de trafegabilidade e, conseqüentemente, a qualidade de vida da população, bem como promover a integração entre os centros e as periferias.

O escopo da intervenção governamental consistirá na construção de pavimentação em 73.277,66 m de vias públicas do município, compreendendo sarjetas, meios-fios e obras de drenagens. Em que pese não seja possível afirmar com precisão o número de famílias beneficiadas, verificou-se, segundo dados do censo de 2010, que Porto Velho possuía naquele ano população residente de 428.527 pessoas.

Os procedimentos licitatórios, objetos dessa fiscalização, foram conduzidos pela Prefeitura de Porto Velho, tendo por objetivo a contratação de empresas especializadas para execução de obras e serviços de engenharia para recapeamento asfáltico, drenagem, pavimentação asfáltica, meio fio e sarjeta em vias urbanas do Município de Porto Velho/RO.

O objeto foi dividido em três certames, pela modalidade Concorrência, sob o regime de empreitada por preço global, critério de julgamento pelo menor preço, previsto pela Lei 8.666/1993.

No âmbito do Fiscobras 2020 foi realizada fiscalização para avaliar os procedimentos administrativos para a realização das concorrências e para a formalização das contratações decorrentes e assim contribuir para o aumento da eficiência e da qualidade da infraestrutura de transportes por meio do acompanhamento da aplicação dos recursos federais.

A principal constatação foi o sobrepreço decorrente da contratação de preços excessivos em relação ao mercado, atingindo um total de R\$ 1,4 milhão ocasionado principalmente pelos preços de contratação dos serviços de "construção e aplicação de CBUQ" e da aquisição e transporte do insumo RR-2C.

Além disso, constatou-se indícios de restrição a competitividade no julgamento das propostas de preços da Concorrência 001/2019/SML/PVH, que desclassificou as quatro propostas de menores preços das seis apresentadas, com fundamento em critérios inadequados, em desacordo com os entendimentos recentes firmados por este Tribunal.

Por fim, verificou-se a deficiência e a desatualização do projeto, levando em conta as demandas da Secretaria Municipal de Trânsito daquela municipalidade para que fossem realizadas alterações em vista dos padrões e da legislação vigentes, em especial no que se refere à sinalização horizontal.

Objetos e achados:

Edital 001/2019/SML/PVH

Contratação de empresa especializada em obras e serviços de engenharia para recapeamento asfáltico, drenagem, pavimentação asfáltica, meio fio e sarjeta em vias urbanas do município de Porto Velho

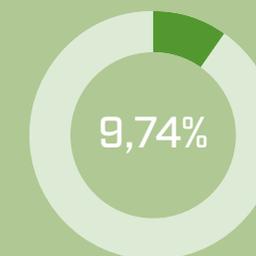
- Valor: R\$ 37.243.603,05
- Data base: 20/02/2019
- Processo TC 022.713/2020-4 - MIN-AC -
- pIGP (2020):
 - Restrição a competitividade decorrente da adoção de critérios inadequados para desclassificação das propostas de preços

Contrato 084/PGM/2019

Recapeamento asfáltico, drenagem, pavimentação, meio fio e sarjeta em vias urbanas do município de Porto Velho

- Valor: R\$ 36.295.478,78
- Data base: 01/09/2019
- Processo TC 022.713/2020-4 - MIN-AC -
- pIGP (2020):
 - Sobrepreço decorrente de preços excessivos frente ao mercado

Percentual executado:



Data da vistoria:

16/08/2020

Custo global estimado:

R\$ 70,4 milhões

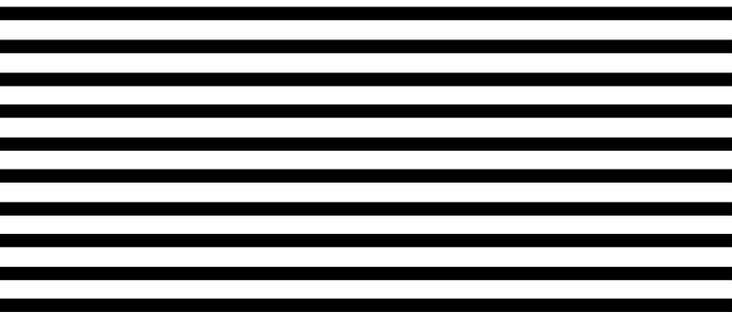
Data base:

01/09/2019

Benefício (2020):

R\$ 1,4 milhão





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

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) A rodovia BR 235 interliga os estados de Sergipe, Bahia, Pernambuco, Piauí, Maranhão, Tocantins e Pará. Tem início no entroncamento com a BR-101/SE, próximo a cidade de Aracajú e finaliza no entroncamento com a BR 080/163, na localidade de Cachimbo, no estado do Pará.

Antes do início das obras relativas ao Contrato 05.00202/2014, o segmento (km 282,0 a km 357,4) da BR-235/BA apresentava uma implantação consolidada, sendo uma parte em leito natural e outra com revestimento asfáltico, desenvolvendo-se em terreno plano ou levemente ondulado e permitindo duas faixas de tráfego centrais, sendo uma por sentido. A obra prevê a retirada da estrutura de pavimento existente e implantação de nova estrutura. Depois de totalmente implantada consolidará o mais importante corredor rodoviário do norte do estado da Bahia, e beneficiará o polo agroindustrial de Juazeiro e Petrolina, constituindo-se numa excelente alternativa de escoamento da produção desta região.

Assim, no Fiscobras de 2017, foi realizada auditoria com o objetivo principal de avaliar as medidas adotadas pela Administração nas fases de planejamento, contratação e execução do empreendimento destinadas à garantia da qualidade final da obra.

A obra encontrava-se em fase avançada de realização, apresentando 90% de execução física. O custo estimado da obra em 2016 era de aproximadamente R\$ 110 milhões.

Nesse trabalho foram apontados, no Contrato 05.00202/2014, achados de superfaturamento pela medição de serviços não executados, superfaturamento por medição e pagamento de serviços desnecessários, superfaturamento decorrente de falhas na revisão de projeto em fase de obra, superfaturamento em razão de medição e pagamento de projeto executivo deficiente, falhas da fiscalização/supervisão da obra, ausência de efetividade das ações promovidas pela Administração para solucionar questões relativas a desapropriações e remoções de interferências e paralisação injustificada de frentes de serviços.

No âmbito do Fiscobras 2018, a unidade técnica procedeu às análises das manifestações apresentadas pelo DNIT e pelo Consórcio.

Quanto ao exame técnico das manifestações apresentadas pelo consórcio Paviservice/ SVC e, quanto aos elementos apresentados pelo Dnit, verificou-se 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.

Em 27/7/2020, o Acórdão 1.918/2020-TCU-Plenário determinou manter a medida cautelar de retenção de valores proferida anteriormente até exame de mérito das irregularidades a serem debatidas em processo de tomada de contas especial (TCE) a ser instaurado, com vistas a evitar a concretização do dano discutido em sede de TCE.

Objetos e achados:

Contrato 05 00202/2014

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

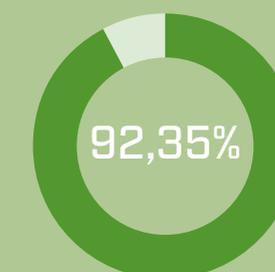
- Valor: R\$ 110.290.675,23
- Data base: 01/03/2013
- Processo TC 025.760/2016-5 - MIN-ASC - Despacho de 03/01/18
- IGR (2016):
 - Superfaturamento por medição e pagamento de serviços desnecessários - Substituição de subleito

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
- IGR (2016):
 - Superfaturamento por medição e pagamento de serviços desnecessários - Substituição de subleito

Percentual executado:



Data da vistoria:

04/10/2016

Custo global estimado:

R\$ 110,3 milhões

Data base:

01/03/2013

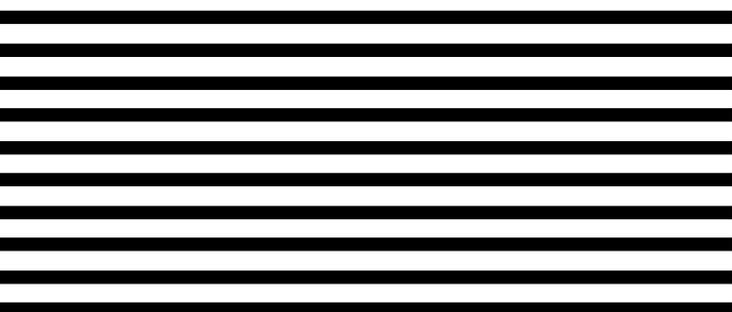
Benefício (2020):

Já computado em anos anteriores.





*Projetos de
Desestatizações
Avaliados*



O Tribunal de Contas da União recebeu do Governo Federal, de outubro de 2019 até setembro de 2020, dezessete estudos de desestatizações na área de infraestrutura sendo cinco de portos, três de rodovias federais, três de ferrovias, dois de energia elétrica, dois de mineração, um de aeroporto e um do setor de óleo e gás.

Estudos de desestatizações recebidos em 2019/2020



5 portos



3 rodovias federais



2 energia elétrica



3 ferrovias



2 mineração



1 setor de óleo e gás



1 aeroporto

Dentre os sete projetos já apreciados pelo TCU, foram identificados benefícios financeiros resultantes das análises nos Portos de Aratu (BA) e de Santos (SP) com aumento do valor presente líquido (VPL), respectivamente, em R\$ 31,9 milhões e R\$ 3,8 milhões. Os demais processos apresentaram benefícios de elevada materialidade que serão quantificados com a implementação das determinações e recomendações. Em todos os projetos analisados também foram identificadas possíveis melhorias procedimentais informadas aos gestores.

Devido aos montantes de recursos públicos envolvidos e a relevância dos projetos, o Tribunal autuou processos específicos para cada um deles e realizou análises técnicas a respeito de todos os estudos, apontando eventuais riscos e emitindo recomendações e determinações aos gestores das desestatizações para mitigá-los ou eliminar as causas.

Achados de auditoria

No setor de transportes (rodovias, ferrovias, aeroportos e portos), dos doze processos encaminhados pelo Governo Federal ao TCU apenas o estudo referente à 6ª rodada de concessões de aeroportos continha, inicialmente, todos os documentos necessários para a regular avalia-

ção dos auditores do Tribunal, conforme prevê o artigo 3º da Instrução Normativa 81/2019.

Dessa forma, nos onze demais processos (91,66% do total), foram solicitados aos gestores o envio dos documentos faltantes e o prazo do Tribunal para análise dos estudos somente foi aberto após o recebimento das informações.

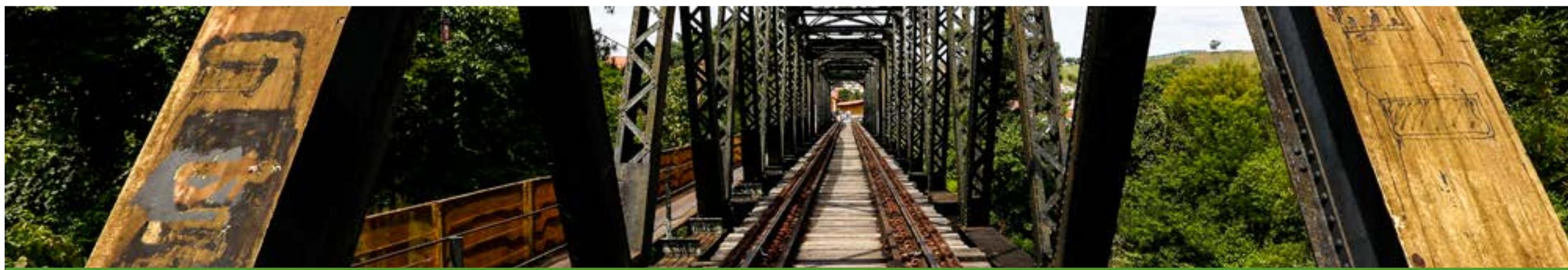
Os estudos de transportes recebidos pelo Tribunal no período foram:

- Prorrogação antecipada da Estrada de Ferro Carajás;
- Prorrogação antecipada da Estrada de Ferro Vitória-Minas;
- Ferrovia de Integração Oeste-Leste, trecho 1 – Ilhéus (BA) a Caetitê (BA);
- Setores do Porto de Itaquí (MA);
- Setores do Porto de Santos (SP) – Acórdão 736/2020;
- Setores do Porto de Aratu (BA) – Acórdão 2.020/2020;
- Setor no Porto Organizado de Santana (AP);
- Setor no Porto Organizado de Maceió (AL) – Acórdão 2.116/2020;
- 6ª rodada de concessões de aeroportos;
- Rodovias BR-381/MG, BR-262/MG e BR-262/ES;
- Rodovias BR-153/414/080 GO/TO; e
- Rodovias BR-163/MT/PA e BR-230/PA.

Sobre os achados de auditoria no setor de transportes, em nove processos foram identificados estudos de viabilidade deficientes (75%) e dois continham cláusulas com potencial restrição à competição de empresas interessadas (16,66%). Nesses casos, o TCU exarou determinações e recomendações para que as constatações fossem solucionadas.

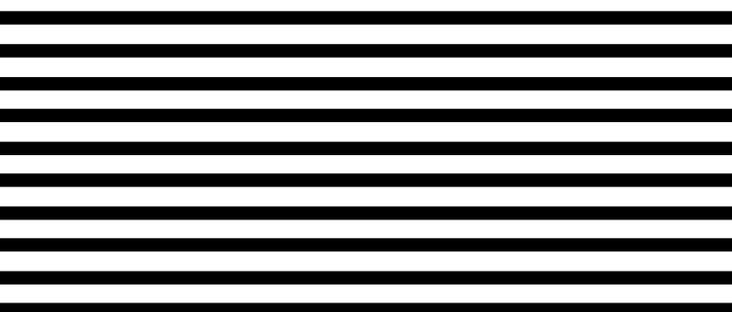
Nos projetos do setor de energia (óleo e gás, energia elétrica e mineração) recebidos pelo Tribunal de Contas da União, não foram identificados achados referentes à fragilidade dos estudos de viabilidade e cláusulas de restrição à competição das empresas interessadas, sendo exaradas recomendações aos ministérios gestores relativas ao aprimoramento dos respectivos processos de desestatizações:

- Outorga de contratos de concessão para exploração ou reabilitação e produção de petróleo e gás natural (Oferta Permanente 2020) – Acórdão 1.819/2020;
- Leilões de transmissão de energia elétrica 02/2019 (Acórdão 2.637/2019) e 01/2020;
- Cessões de direitos minerários de cobre em Bom Jardim (GO) e de fosfato em Miriri (PE/PB) – Acórdãos 1.199/2019 e 539/2020.



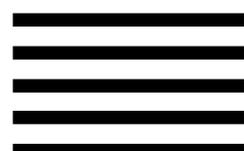


*Outros trabalhos
de destaques
das Seifras*





Acompanhamento das ações em resposta à crise no setor elétrico gerada pelo Covid-19



Energia elétrica é um serviço público essencial, 99% universalizado no País, combustível para o crescimento econômico, regulado pelo Estado e cuja demanda teve comportamento decrescente durante a crise da pandemia de Covid-19. Nos primeiros meses, caiu cerca de 20% e, atualmente, estimativas oficiais preveem que ao longo de todo o ano de 2020 deve alcançar 4% de queda. Além da queda na demanda, outro efeito percebido foi o aumento da inadimplência (no início da crise, estimada em 20%).

Nesse cenário, foram adotadas políticas públicas e normativos regulatórios para garantir: a sustentabilidade do setor elétrico; os fluxos de pagamentos e a retomada de investimentos em infraestrutura elétrica na retomada pós-Covid. Dentre as medidas adotadas, destaca-se a operação de crédito, autorizada pela Medida Provisória 950/2020 e pelo Decreto 10.350/2020, voltado ao aumento da liquidez das distribuidoras em função da crise, da ordem R\$ 14,8 bilhões.

Essa atuação estatal foi objeto de acompanhamento pelo TCU com o objetivo de contribuir com a redução dos impactos da crise, sobre Setor Elétrico, causada pela pandemia, favore-

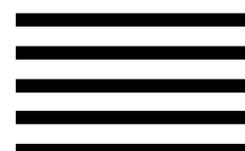
cendo a pronta retomada do setor, bem como dar o tratamento adequado aos passivos legados da crise.

Até o momento, identificou-se o risco de inconsistência nos dados levantados sobre os efeitos da crise da Covid-19 sobre o setor elétrico e a tomada de decisão sem fundamento em evidências. O Tribunal recomendou à Aneel e ao MME a necessidade de dar a devida transparência aos indicadores utilizados para tomada de decisão, por meio do Acórdão 1.346/2020-TCU-Plenário. Também se verificou, no Acórdão 1.905/2020-7-Plenário, que a solução adotada pela Aneel, por meio da Resolução Normativa 885/2020, trouxe regramentos consistentes relativos ao acesso à operação financeira.

Nesse caso, a atuação do TCU promoveu a transparência na atuação dos órgãos e entidades jurisdicionados, ampliando o controle social e o escrutínio público sobre os fundamentos utilizados pela administração pública na tomada de decisão. O acompanhamento do Tribunal continuará até a conclusão das principais ações desenvolvidas pelos órgãos responsáveis para enfrentamento das consequências do Covid-19 no setor elétrico.



Atuação das empresas do grupo Eletrobras no desempenho de empreendimentos geridos por SPEs



Foi realizada auditoria de conformidade da atuação das empresas do Sistema Eletrobras no acompanhamento e controle do desempenho de empreendimentos geridos por meio de Sociedades de Propósito Específico (SPEs). O Plenário do TCU ainda irá apreciar o trabalho.

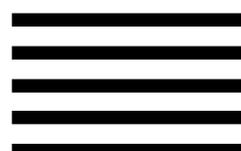
A auditoria concluiu que eventos involuntários ao processo de gestão (como a repactuação do risco hidrológico, no setor de geração hidroelétrica), bem como omissões na política de gestão, controle e fiscalização dos investimentos conduziram à redução de rentabilidade dos investimentos na ordem de R\$ 78 bilhões. Essas constatações ensejaram a proposta de recomendações de melhorias operacionais à Eletrobras.

A despeito da questão sistêmica, apontaram-se também outras irregularidades individuais, tais como irregularidades no orçamento de investimentos da Chesf e nas contratações da SPE Extremoz Transmissora do Nordeste (ETN), foi identificado dano ao patrimônio da Chesf em valor superior a R\$ 11 milhões, que ensejou a proposta de abertura de Tomada de Contas Especial para ressarcimento do dano.

Em relação à gestão dos direitos de sócio da Eletrosul, constatou-se que a empresa estatal desenvolveu integralmente os projetos dos parques eólicos de Livramento, resultando em dano ao patrimônio superior a R\$ 22 milhões, que também ensejou a proposta de abertura de Tomada de Contas Especial para ressarcimento do dano.



Análise da efetividade do programa de integridade da Petrobras



O Tribunal de Contas da União aponta ilegalidades e irregularidades em empreendimentos da Petrobras há anos, com maior ênfase a partir de 2007, com o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Mas ganharam maior relevo desde a eclosão da Operação Lava Jato em 2014. Novas ilegalidades foram desveladas pela operação e, em 2015, uma CPI foi instituída pela Câmara dos Deputados, para tratar do tema.

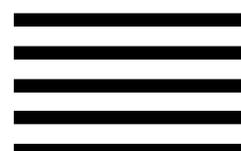
Com isso, identificou-se a fragilidade da transparência da empresa, comprometendo o adequado “tom do topo”, que é um atributo essencial para o sucesso do programa de integridade da companhia. Isso ocorreu porque a alta administração condicionou a entrega de informações essenciais para a auditoria à superveniência de fatos novos, externos à estatal e em desacordo com o arcabouço legal pátrio.

Nessa auditoria foram identificados também riscos que comprometem o diagnóstico da efetividade do programa de integridade, dados a ausência de indicadores relevantes, o uso de indicadores inválidos e resultados que sinalizam baixo desempenho. Além de outros aspectos qualitativos que suscitam atenção da companhia e da União.

Espera-se que esse trabalho contribua para o célere aprimoramento do programa de *compliance* da Petrobras, apresentando as oportunidades de melhoria que proporcionam o fortalecimento do controle interno e a conformidade da estatal, bem como a mitigação de risco, evitando novos episódios de corrupção e fraudes, além de fomentar uma robusta cultura de integridade.



Descomissionamento de instalações de petróleo e gás offshore



A auditoria operacional relativa ao descomissionamento de instalações de petróleo e gás *offshore* partiu do acompanhamento dos assuntos mais relevantes em discussão no setor de petróleo e gás natural, no Brasil e no mundo, realizado de forma constante pelo Tribunal de Contas da União. O tema do descomissionamento de instalações de produção de petróleo e gás natural tem sido recorrentemente levantado e apontado em fóruns nacionais e internacionais como ponto de atenção na indústria petrolífera.

Nessa linha, como objetivo geral, a auditoria buscou verificar se o atual arcabouço jurídico-regulatório relativo ao processo de descomissionamento de instalações de petróleo e gás offshore confere segurança jurídica às partes e se trata adequadamente os riscos inerentes às atividades. Como objetivos específicos, foi previsto um estudo de caso no processo de descomissionamento do FPSO Cidade do Rio de Janeiro (FPRJ), além da análise no processo de atualização da Resolução

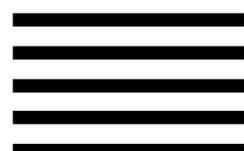
ANP 27/2006, que culminou na publicação da Resolução ANP 817/2020, em 27/4/2020.

Com base na legislação aplicável e em boas práticas nacionais e internacionais, foram registrados quatro achados de auditoria: (i) insegurança jurídica relativa às análises ambientais que subsidiam a autorização do processo de descomissionamento; (ii) falha de governança referente ao processo de análise do projeto de descomissionamento no Ibama; (iii) fragilidades de coordenação interinstitucional; e (iv) medidas de mitigação insuficientes contra o risco de bioinvasão da costa brasileira por coral-sol.

Ainda, constatou-se existir falha de governança interna no Ibama, com relação à análise dos projetos de descomissionamento. Além disso, fragilidades de coordenação entre os órgãos responsáveis pela aprovação do projeto de descomissionamento ainda persistem. Por fim, verificou-se que as medidas de mitigação atualmente adotadas contra o risco de bioinvasão da costa brasileira por coral-sol têm se mostrado insuficientes e inefetivas.



Oferta Permanente de Blocos Terrestres e Marítimos com Risco Exploratório e de Áreas com Acumulações Marginais



A Oferta Permanente de Blocos Terrestres e Marítimos com Risco Exploratório e de Áreas com Acumulações Marginais é um processo conduzido pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), de forma cíclica e contínua, com vistas à outorga de contratos de concessão para atividades de exploração, reabilitação e produção de petróleo e gás natural em campos devolvidos ou em processo de devolução, e em áreas que já tenham sido licitadas anteriormente e não arrematadas.

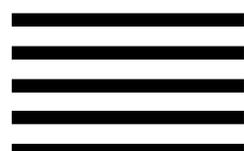
O objeto da Oferta Permanente 2020 contempla 708 blocos exploratórios, localizados em 51 setores de quinze bacias sedimentares – Camamu-Almada, Campos, Ceará, Jacuípe, Espírito Santo, Potiguar, Recôncavo, Santos, Sergipe-Alagoas, Paraná, Parnaíba, Pelotas, Pernambuco-Paraíba, Tucano e Amazonas –, totalizando 243.066,07 km² de área, além de três áreas com acumulações marginais, localizadas em três setores de três bacias sedimentares – Espírito Santo, Recôncavo e Solimões.

O exame efetuado pelo TCU nessa fase da Oferta Permanente 2020 foi apreciado, nos termos do Acórdão 1.819/2020-TCU-Plenário, de relatoria do Ministro Walton Alencar Rodrigues, o qual considerou, sob o ponto de vista formal e dado o escopo definido para a análise, que a ANP atendeu aos aspectos de tempestividade, completude e suficiência técnica dos elementos apresentados por meio do acervo documental inerente ao certame.

Os potenciais benefícios desse acompanhamento são a manutenção da expectativa de controle gerada pela atuação continuada desta Corte de Contas e o incremento da economia, eficiência, eficácia ou efetividade de órgão ou entidade da administração pública. Ademais, ao longo do acompanhamento das rodadas anteriores sob o regime de concessão, é possível identificar várias recomendações e determinações destinadas à Agência Reguladora que contribuíram no aprimoramento, ao longo dos anos, das licitações de blocos exploratórios.



Concessões de rodovias em ES, GO, MG, MT, PA e TO



Neste ano de 2020 foram remetidos, ao TCU para análise, três processos de outorga de rodovias. Somados, os trechos abrangem 2.500 km de estradas. Para cada um são analisados os respectivos estudos de viabilidade, bem como as minutas de edital e do contrato e, ainda, o plano de outorga.

O primeiro processo contempla trechos da BR-153 nos estados de Goiás e Tocantins, bem como das BR-080 e 414 em Goiás. Em uma extensão total de 850 km, estão previstos investimentos que atingem R\$ 8,2 bilhões, a serem realizados durante trinta anos de contrato. Entre as principais ações, deverão ser duplicados 620 km e construídos 90 km de vias marginais.

Vale ressaltar que essa concessão apresenta uma série de inovações no edital de licitação e na minuta contratual. Entre elas, pode-se citar o critério híbrido de julgamento no leilão (menor tarifa combinada com maior outorga), tarifa diferenciada para pista simples e pista dupla e reserva de parte da receita

bruta para proteção do fluxo de caixa do projeto e utilização na revisão quinquenal.

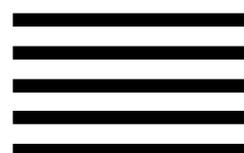
O segundo processo abrange 970 km, englobando trechos da BR-163 em Mato Grosso e da BR-163 e BR-230 no Pará. O foco do contrato recai em grande parte sobre serviços de restauração e manutenção das pistas existentes, a serem executados durante dez anos, com previsão do emprego de R\$ 1,9 bilhão.

Por fim, 670 km de trechos das BR-381 e BR-262 em Minas Gerais e da BR-262 no Espírito Santo devem receber R\$ 7,8 bilhões em investimentos durante trinta anos, com a implantação de 590 km de duplicações e 130 km de vias marginais.

A atuação das equipes técnicas do TCU nesses casos, ainda durante o trabalho de análise dos documentos, ocasionou a revisão das projeções de crescimento de tráfego e dos cronogramas de investimentos. Uma vez que os impactos no Produto Interno Bruto do país, decorrentes da pandemia da Covid-19, não haviam sido considerados.



Viabilidade do transporte público de média e alta capacidade



A auditoria teve por objetivo verificar em que medida as análises acerca da viabilidade técnica, econômica e ambiental de empreendimentos de Transportes Públicos de Média e Alta Capacidade (TMAs) são suficientes e aderentes aos princípios e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Bem como, a referenciais que abordam o tema, possibilitando a contratação, a entrega e a operação de empreendimentos viáveis do ponto de vista técnico, econômico e ambiental.

Assim foram analisados os processos administrativos de empreendimentos de TMA do Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR), revisitados os principais processos de controle externo no âmbito do TCU anteriores à auditoria, bem como buscou-se referências nacionais e internacionais sobre a avaliação dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEAs).

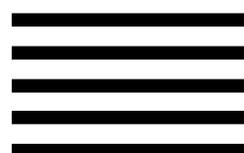
Verificou-se que o MDR não realiza, direta ou indiretamente, de forma sistemática, a avaliação de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental de empreendimentos de transporte público de média e alta capacidade nem possui normativos e manuais que re-

gulem as rotinas e procedimentos voltados para a apresentação desses estudos pelos estados e municípios, o que configura alto risco de aplicar recursos federais em empreendimentos sem viabilidade com a ineficiente alocação de recursos públicos, impactando a efetividade dos serviços de mobilidade urbana nas cidades e a melhoria da qualidade de vida da população.

A partir desta auditoria espera-se: i) obter suficiência e adequação na avaliação técnica dos EVTEAs, incrementando a qualidade dos projetos; ii) aperfeiçoar e acelerar o processo decisório de seleção desse projetos; iii) gerar efeito multiplicador na atração de investimentos das mais diversas fontes; iv) aprimorar o ambiente de negócios do setor de transporte público; v) dar maior segurança jurídica aos *stakeholders*; vi) mitigar o risco de ocorrer irregularidades na contratação e execução dos projetos; vii) alinhar os projetos à PNMU e aos planos municipais e de desenvolvimento urbano integrado; viii) evitar a dispersão e desperdício dos recursos públicos; ix) incrementar a eficiência do investimento; x) maximizar os benefícios em prol da sociedade; xi) diminuir o tempo de deslocamento nas cidades; e xii) melhorar a qualidade do serviço público de transporte.



Edificações hospitalares em combate à Covid-19



Em decorrência do surto de coronavírus, que deu origem à pandemia global de Covid-19, o Ministério da Saúde, com o apoio do Ministério da Infraestrutura, contratou, diretamente, empresa para implantação do hospital de campanha em Águas Linda de Goiás/GO, bem como a Fiocruz contratou o projeto e a construção do Centro Hospitalar de Atenção Especializada e Apoio às Pesquisas Clínicas para Pacientes Graves – Sars-Cov-2, localizado no Rio de Janeiro.

Nesse contexto, o TCU realizou fiscalização, na modalidade acompanhamento, nesses empreendimentos, por se tratarem de contratações diretas emergenciais de obras e serviços de engenharia, financiadas com recursos federais, realizadas por meio de dispensa a licitação, com base na Lei 13.979/2020, e/ou na Lei 8.666/93.

A auditoria evidenciou, entre outras constatações, que a Fiocruz, absteve-se de realizar as etapas prévias à contratação, que não realizou pesquisas de mercado para a seleção da empresa contratada, infringindo os preceitos da

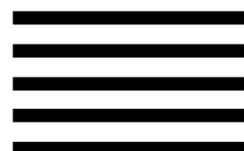
Lei 8.666/1993 e a jurisprudência deste Tribunal. Ainda, que a fundação de apoio (Fiotec) contratou, de forma irregular, a elaboração dos projetos do centro hospitalar, o que resultou em deficiência na escolha do regime de contratação integrada, para viabilizar que a empresa projetista pudesse executar o empreendimento.

No que diz respeito à implantação do Hospital de Campanha de Águas Lindas/GO, identificou-se que o empreendimento foi autorizado, pelo Ministério da Saúde, sem a verificação dos critérios prévios que comprovassem que todas as medidas para a ampliação dos leitos hospitalares haviam sido adotadas pelo estado de Goiás, ou pelo município.

Diante disso, foi proposta a oitiva da Fiocruz, devido às irregularidades identificadas na contratação do centro hospitalar e foi proposta dar ciência ao Ministério da Saúde e ao Ministério da Infraestrutura, sobre as irregularidades observadas no acompanhamento, com vistas a evitar a reincidência das irregularidades apontadas em futuras contratações.



Auditoria sobre o projeto de construção da Ferrovia de Integração Centro-Oeste – FICO



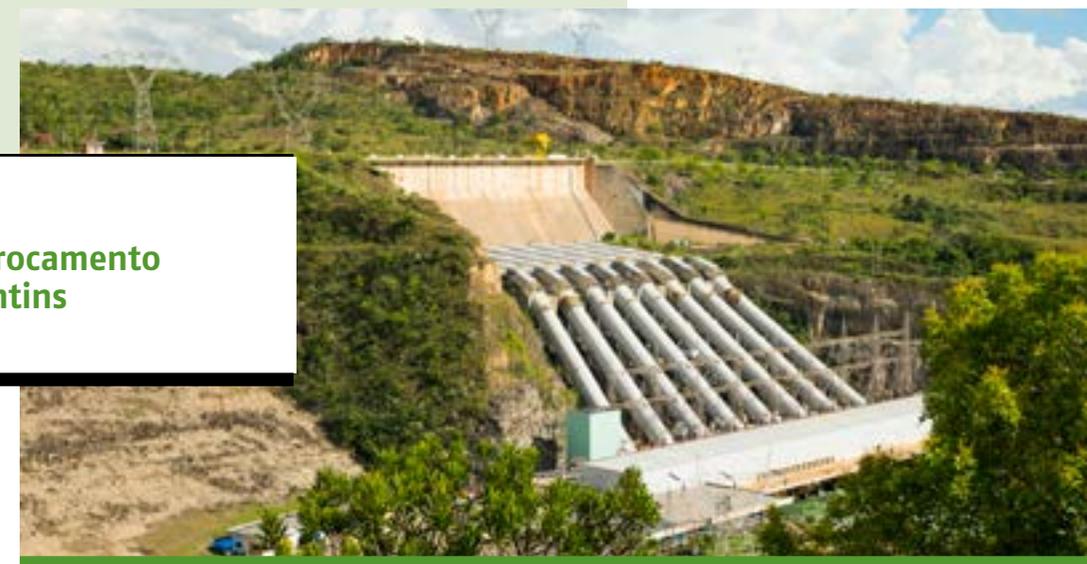
O TCU fiscalizou o projeto de construção da Ferrovia de Integração Centro-Oeste (FICO), entre Mara Rosa/GO e Água Boa/MT. Com aproximadamente 383 km de extensão, o segmento da obra foi elencado como prioritário pelo Plano Nacional de Logística e será executado por intermédio de investimento cruzado decorrente da prorrogação da subconcessão da Estrada de Ferro Vitória e Minas.

O projeto das obras de construção da FICO sofreu diversas alterações oriundas do processo de auditoria, que permitiu ao Ministério da Infraestrutura e à Valec aperfeiçoarem diversos elementos do projeto, cujo custo passou de cerca de R\$ 3,17 bilhões para R\$ 2,77 bilhões, ou seja, redução do valor da obra em aproximadamente R\$ 400 milhões.

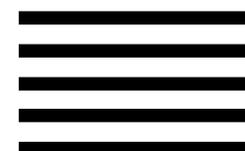
Inicialmente, o Relatório de Auditoria apontou dois achados: “projeto básico deficiente” e “metodologia inadequada para definição do orçamento” e foi proposta a expedição de determinações ao Ministério da Infraestrutura, a serem adotadas previamente à assina-

tura do respectivo contrato. No entanto, após o envio para comentários dos gestores, o Ministério da Infraestrutura encaminhou nova versão do projeto de construção, que remodelou o plano logístico com alterações condizentes ao contexto de construção da obra e sanou as irregularidades anteriormente identificadas pela equipe de auditoria.

Esta auditoria realizou a análise do orçamento com o uso do Sistema de Análise de Orçamentos (SAO), metodologia alinhada com a Estratégia Digital em construção pelo TCU para dar mais efetividade aos seus trabalhos. Antes dessa auditoria, o SAO não possuía tipologia de análise de potenciais irregularidades em obras ferroviárias. Durante o trabalho foi possível identificar situações potenciais que poderiam ser constatadas de forma automatizada a partir da análise do orçamento e resultou no desenvolvimento de 21 novas tipologias de potenciais irregularidades especializadas. Esse conhecimento adquirido já está integrado e presente no SAO e disponível a qualquer auditor do Tribunal para uso em obras ferroviárias.



Obra de derrocamento no Rio Tocantins

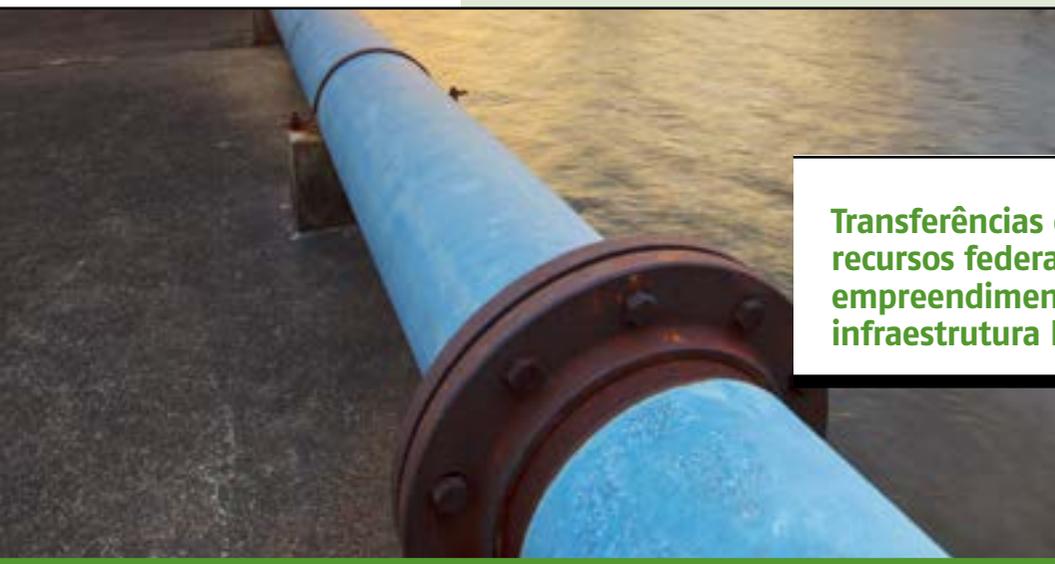


O TCU fiscalizou os atos de contratação e execução da obra de derrocamento no rio Tocantins, entre o reservatório da usina hidrelétrica de Tucuruí e o povoado de Santa Terezinha do Tauri, com extensão de 43 km e volume de derrocamento estimado de 1.284.220,00 m³. A obra é uma contratação integrada consistindo na elaboração dos projetos básico e executivo, bem como a realização das ações ambientais e das obras para implantação do canal de navegação na região do Pedral do Lourenço, na hidrovia do rio Tocantins/PA, no valor de R\$ 658.686.026,84.

A melhoria das condições de navegabilidade no Rio Tocantins favorecerá o escoamento da produção mineral, agrícola e da pecuária sob sua área de influência, que abrange os Estados de Tocantins, Maranhão e a região leste do Pará, com destino ao porto de Vila do Conde/PA e ao Rio Amazonas. A implantação da hidrovia permitirá a redução do custo do

transporte e o aumento da competitividade dos produtos brasileiros no exterior, constituindo-se também em fator de integração aos modais ferroviário e rodoviário.

A auditoria propôs recomendação para que o Dnit estabeleça, para definição do traçado do canal a ser escavado, uma ferramenta de decisão do tipo multicritério, que leve em conta além da minimização dos volumes a serem derrocados, parâmetros de desempenho da hidrovia, como por exemplo, a velocidade de navegação do comboio desejada e a minimização da necessidade de desmembramento do comboio. Dessa feita, tendo em vista que o projeto executivo pode escolher entre múltiplas alternativas viáveis de traçado/geometria do canal, a utilização de uma ferramenta de decisão do tipo multicritério pode ajudar a minimizar os riscos de eventuais prejuízos às condições de navegação, trazendo mais impessoalidade e transparência às soluções técnicas adotadas.



Transferências de recursos federais para empreendimentos de infraestrutura hídrica



A auditoria avaliou os mecanismos de controle aplicados pelo MDR, para reduzir os riscos de frustração do atingimento dos benefícios sociais esperados, bem como garantir os prazos, custos e qualidade planejados. Também foi objeto de exame a juridicidade da Portaria Interministerial 130/2013 (PI 130/2013), uma vez que sua aplicação ainda não se encontra pacificada, havendo controvérsias quanto à sua compatibilidade com normas de controle de superior hierarquia no ordenamento jurídico.

Além de vícios na elaboração, verificou-se que a metodologia de acompanhamento estabelecida na referida norma não se alinha aos princípios da eficiência, proporcionalidade e razoabilidade, contrariando ainda dispositivos do Decreto-Lei 200/1967, das Leis 8.666/1993 e 11.578/2007 e do Decreto 6.170/2007.

Apurou-se também, dentre outras constatações, que a PI 130/2013 foi utilizada para a execução de empreendimentos não inseridos nas hipóteses que ensejaram a elaboração do referido normativo. O processo de seleção dos

empreendimentos beneficiados apresentou motivação genérica, sem a realização de estudos técnicos ou a adoção de critérios objetivos, tampouco houve a participação efetiva da área técnica especializada na temática.

Foram propostas determinações, recomendações e ciências visando ao estabelecimento de controles internos, no âmbito da Secretaria Nacional de Segurança Hídrica (SNSH), baseados no mapeamento e na avaliação de riscos dos processos de transferência de recursos federais a outros entes da federação.

Espera-se que a fiscalização auxilie os gestores no aperfeiçoamento de mecanismos internos de controle relativos às descentralizações de recursos a outros entes federativos, mitigando riscos, prevenindo danos, mensurando resultados – de forma a garantir o alcance dos objetivos previstos pelos instrumentos de repasse da SNSH. Além disso, pretende-se o aprimoramento e a adequação das normas e dos procedimentos de acompanhamento das transferências atualmente regidas pela PI 130/2013.



Monitoramento da gestão de segurança das barragens de usos múltiplos



Foi realizada fiscalização, na modalidade de Relatório de Monitoramento (RMon), com o objetivo de validar os planos de ação apresentados pelos responsáveis e a elaboração de um plano de monitoramento para verificação do cumprimento das deliberações de auditoria operacional que avaliou a gestão de segurança das barragens de usos múltiplos sob responsabilidade do Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (Dnocs) e à Companhia do Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba (Codevasf).

Foram analisadas em caráter preliminar as dezessete determinações direcionadas pelo item 9.1 do Acórdão 1.257/2019-TCU-Plenário ao Dnocs e à Codevasf, perfazendo 34 deliberações, bem como todas as 45 recomendações dirigidas a: Ministério da Economia (4); Ministério do Desenvolvimento Regional (11); Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA) (10), entre outras.

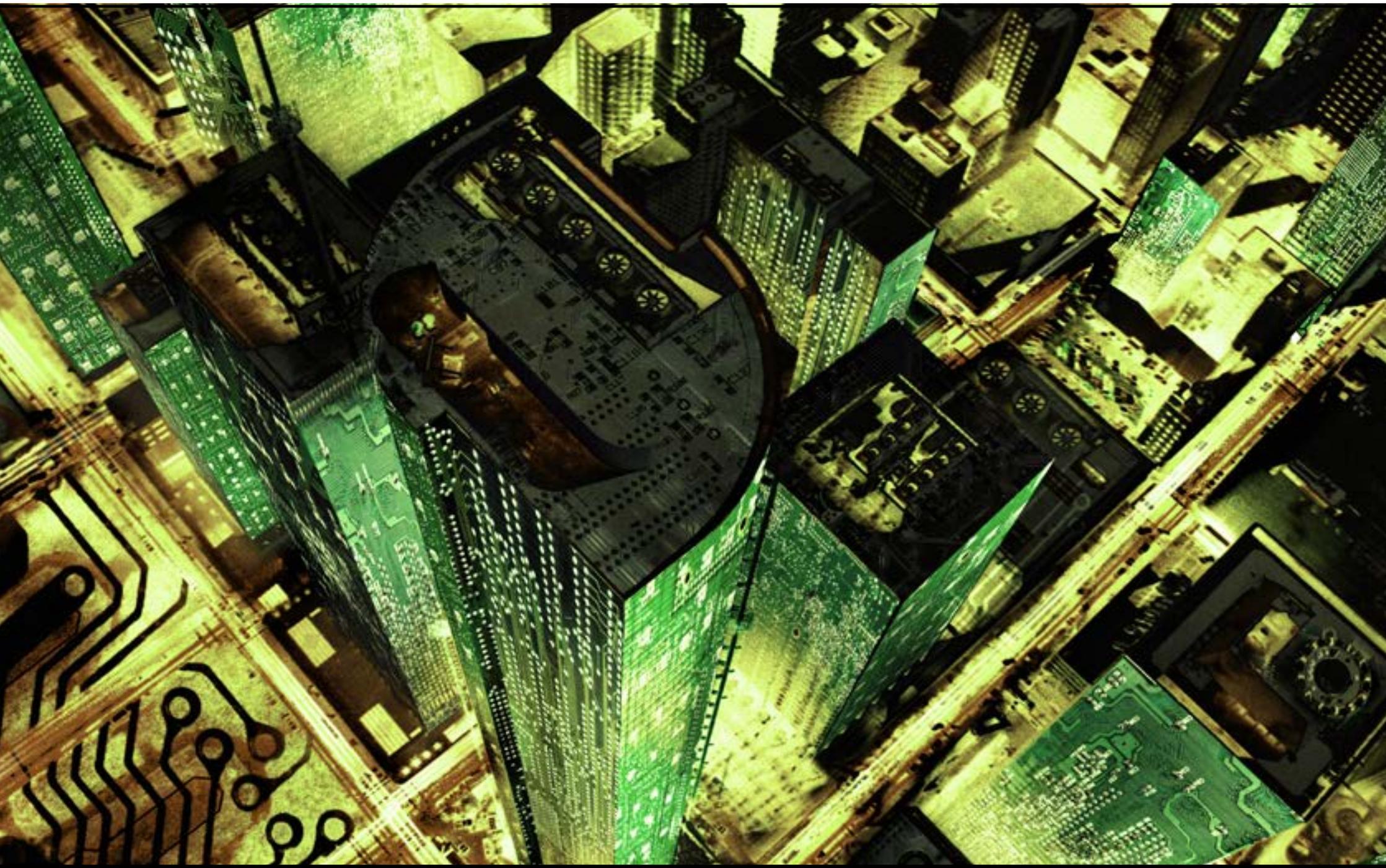
Na primeira etapa em agosto/setembro/2020, constatou-se que o Acórdão 1.257/2019-TCU-Plenário, de suas 79 deliberações, teve, em caráter preliminar, quinze atendidas (19%),

27 não atendidas (34%) e 37 (47%) devidamente justificadas.

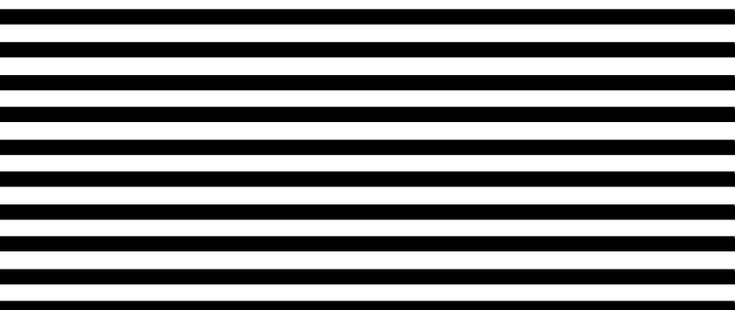
Em relação às 34 determinações e às duas recomendações especificamente direcionadas ao Dnocs e à Codevasf, apenas 9 (25%) foram consideradas como preliminarmente atendidas e 27 (75%) como não atendidas, de modo que foi proposto plano de monitoramento para as determinações a ser realizado no segundo semestre de 2021, quando as entidades serão avaliadas definitivamente.

Após reuniões de encerramento com as principais entidades monitoradas, em número de deliberações (Dnocs, Codevasf, MDR, CNRH e ANA), todas reconheceram a importância do acompanhamento do TCU quanto às medidas adotadas ou planejadas para o atendimento do Acórdão 1.257/2019-TCU-Plenário.

Foram identificados benefícios, que puderam ser verificados durante a execução da ação de controle, quanto à expectativa de controle, bem como em sede de monitoramento de deliberações, com incrementos na gestão de atividades relacionadas a segurança de barragens por parte das entidades da administração pública.



*Projeto do
Sistema de
Análise de
Orçamentos
(SAO)*



Em 2020, o TCU realizou fiscalizações automatizadas em 58 orçamentos dos setores de rodovias, edificações, mobilidade urbana e saneamento básico, por meio do Sistema de Análise de Orçamentos (SAO), com o objetivo de identificar eventuais erros e irregularidades antes que o desembolso financeiro dos projetos fosse realizado. O volume de recursos federais fiscalizados nessas auditorias foi da ordem de R\$ 2,3 bilhões.

Outra auditoria que utilizou o sistema foi a de construção da Ferrovia de Integração Centro-Oeste (FICO), entre Mara Rosa/GO e Água Boa/MT, que gerou o maior benefício quantificável do Fiscobras 2020. Durante o trabalho foi possível identificar situações potenciais que poderiam ser constatadas de forma automatizada e resultou no desenvolvimento de 21 novas tipologias de potenciais irregularidades para o setor de ferrovias. Esse conhecimento adquirido já está integrado ao SAO e disponível a qualquer auditor do Tribunal para uso em fiscalizações de obras ferroviárias.

A realização de auditorias automatizadas foi uma das ambições elencadas na Estratégia Digital do TCU, aprovada em setembro de 2020, e os primeiros passos para alcançar o objetivo já foram dados.

Em julho de 2020, o Tribunal assinou termo de cooperação com o Ministério de Infraestrutura e com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) para in-

tercâmbio de informações referentes aos sistemas SAO e Alice (Análise de Licitações e Contratos) e desenvolvimento de novas tipologias para detecção de irregularidades. O objetivo é expandir o uso dos sistemas na Administração Pública Federal aperfeiçoando-os com conhecimentos incorporados pelos gestores.

O Sistema de Análise de Orçamentos (SAO) é uma ferramenta de avaliação de risco em orçamentos de obras públicas desenvolvida pelo Tribunal de Contas da União. Atualmente, ele se encontra em fase de incorporação para ser utilizado em larga escala, nos próximos anos, por toda a Coordenação-Geral de Controle Externo de Infraestrutura (Coinfra) do TCU.

A ferramenta possibilita a identificação automatizada de potenciais irregularidades: erros de cálculo; existência de administração local medida por mês; existência de verba discriminada de forma explícita; percentuais dos itens de Bonificações e Despesas Indiretas (BDI) em desacordo com às faixas previstas no Acórdão 2.622/2013-TCU-Plenário; incidência de serviços idênticos com preços diferentes em um mesmo orçamento e duplicidade de pagamento pelo mesmo serviço.

O SAO possibilita, ainda, a construção de curvas ABC e a comparação do preço de obras com sistemas referenciais, além de gerar um ranking dos orçamentos, a partir das inconsistências identificadas automaticamente por algoritmos, aplicando nota de risco aos orçamentos.



Fiscalização automatizada de 25 orçamentos de obras rodoviárias

O Tribunal realizou auditoria, por meio do Sistema de Análise de Orçamentos (SAO) e do Sistema de Análise de Licitações e Contratos (Alice), de vinte e cinco orçamentos utilizados como base dos editais de licitação de obras de conservação rodoviária, publicados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) entre outubro de 2019 e junho de 2020.

O volume de recursos fiscalizados foi de R\$ 1.187.442.233,15, correspondente a soma dos valores globais dos vinte e cinco orçamentos analisados (datas-bases entre outubro/2018 e outubro/2019).

Foi realizada análise automatizada com os sistemas SAO e Alice e, posteriormente, foram aplicados procedimentos convencionais de auditoria para verificar a conformidade de composições de preço unitário de serviços materialmente relevantes, situados na parte A da curva ABC dos orçamentos. Também foi avaliado o impacto de alterações promovidas pelo Novo Sicro nos orçamentos objeto desta fiscalização.

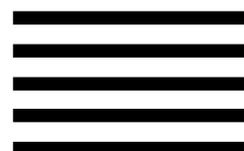
Foram identificados indícios de irregularidade que denotam a ocorrência de sobrepreço nos orçamentos de referência, seja devido à adoção de valores superiores ao disposto no Sicro, seja por conta da adoção de soluções que não condizem com as boas práticas de engenharia. Também foram identificadas fragilidades na aplicação de metodologias de orçamentação trazidas pelo Novo Sicro, acarretando sobrepreço nos orçamentos de referência dos editais.

Como consequência das irregularidades, foi apontado sobrepreço total de R\$ 26.416.975,17. No entanto, esse valor não foi quantificado como benefício da fiscalização, pois os descontos ofertados nos certames individuais foram superiores aos sobrepreços identificados em cada orçamento estimado.

Contudo, se as irregularidades tivessem sido detectadas na fase de licitação, conforme planejamento do TCU para verificação de editais em larga escala nos próximos anos, teria havido a correção tempestiva, com possíveis reduções ainda mais vantajosas para a administração decorrentes da competição verificada nos pregões.



Análise automatizada de 33 orçamentos e editais de edificações, mobilidade urbana e saneamento básico



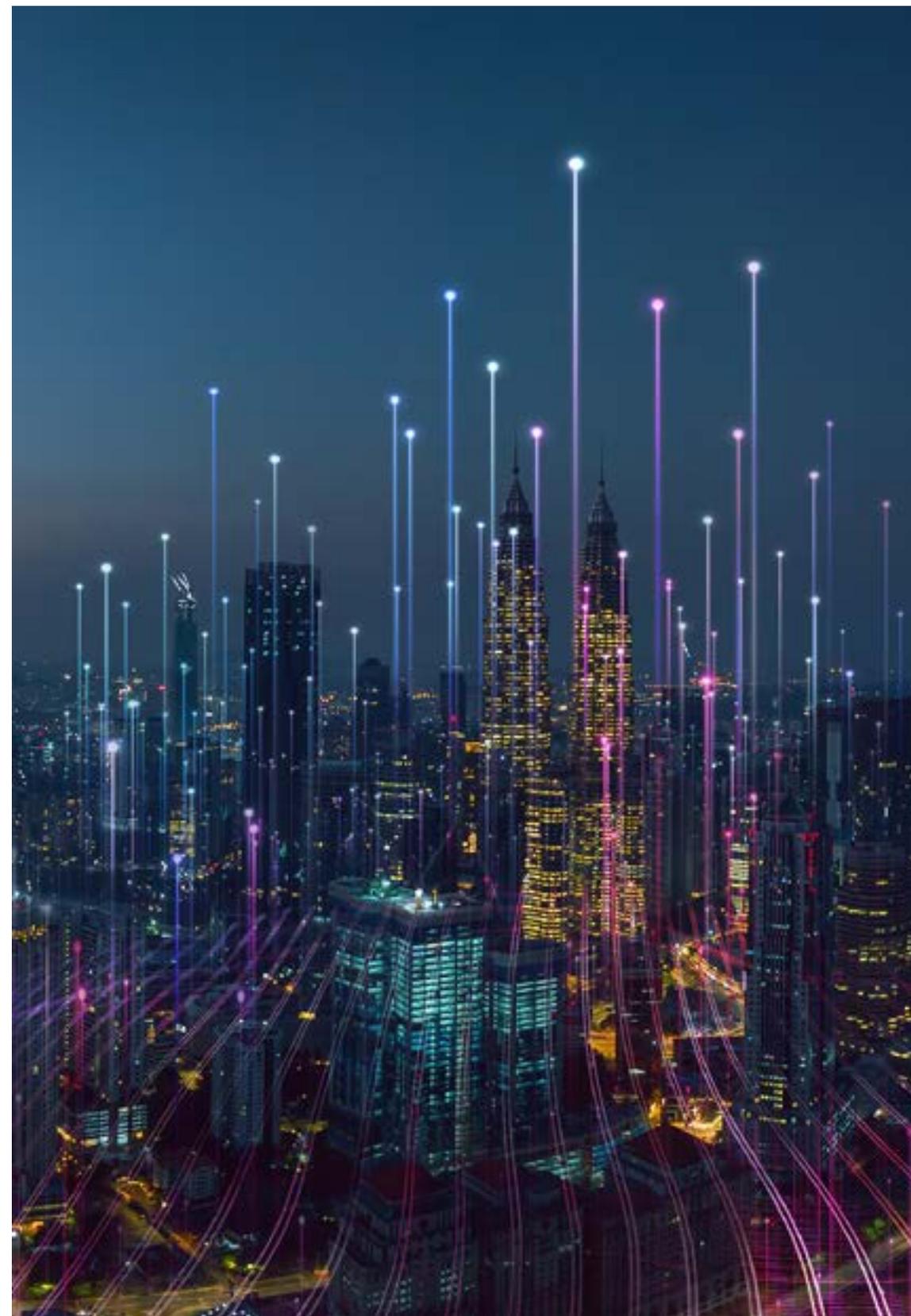
O TCU realizou auditoria de conformidade, por meio do Sistema Informatizado de Análise de Orçamentos (SAO), em 33 orçamentos de contratos de repasses e termos de compromisso avaliados pela Caixa na qualidade de mandatária da União. As obras respectivas foram de edificações, mobilidade urbana e saneamento básico. O volume de recursos fiscalizados foi de R\$ 1.116.764.917,06, correspondente ao somatório dos orçamentos analisados, com datas-base entre 2013 a 2019.

O escopo da fiscalização contemplou apenas as planilhas orçamentárias fornecidas pela Caixa e não as documentações complementares dos empreendimentos. Em alguns dos orçamentos, o somatório dos itens com irregularidades identificadas totalizou mais de R\$ 5 milhões, que resultariam em potencial sobrepreço nos contratos analisados. Foi proposto dar ciência à Caixa Econômica Federal dos indícios de irregularidades identificados para que sejam adotadas medidas internas com vistas à prevenção da ocorrência de falhas semelhantes, para promover a melhor alocação dos recursos públicos.

A avaliação efetuada com o auxílio do SAO apontou possíveis inconsistências, sendo as principais: a utilização de serviços menos econômicos ou tecnicamente menos recomendáveis; a utilização de unidade de quantitativo do tipo "verba", sem o detalhamento dos serviços; a presença de preços diferentes para itens com mesma descrição, duplicidade de itens e outras possíveis inconsistências que podem levar a sobrepreço/superfaturamento.

Como benefício estimado dessa fiscalização, destaca-se a atuação colaborativa do TCU com a Caixa para fomentar a correção dos indícios de irregularidades identificados e a prevenção de futuras irregularidades semelhantes, pela tempestiva correção nos orçamentos, evitando a materialização de riscos, que afetem o alcance dos objetivos dos empreendimentos, e danos aos cofres públicos.

Além disso, durante o trabalho foram evidenciadas oportunidades de melhorias no SAO, a exemplo de criação de novos indicadores para verificação de potenciais situações de irregularidades, utilização da análise de risco e aperfeiçoamentos das funções existentes.





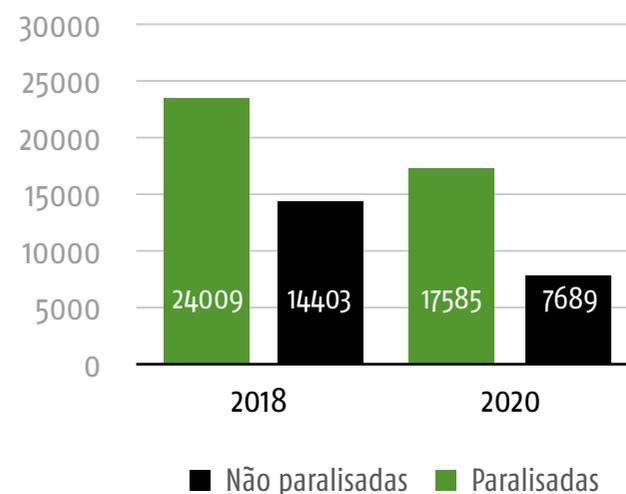
*Acompanhamento
das obras públicas
paralisadas em
todo o País*

Em 2020, o TCU realizou acompanhamento para avaliar a evolução do atual cenário de paralisação de obras públicas financiadas com recursos da União em todo o País, em atenção à determinação do Acórdão 1079/2019-TCU-Plenário. A fiscalização levantou em cinco diferentes bancos de dados um total de 25.274 contratos relacionados a obras, sendo que destes 7.689 encontram-se paralisados. A materialidade dos mais de 25 mil contratos equivale a aproximadamente R\$ 98 trilhões.

Para isso, foram analisados os bancos de dados do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), da Caixa Econômica Federal (CEF), do Ministério da Educação (MEC), da Fundação Nacional de Saúde (Funasa) e do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). O acompanhamento ainda está em fase de finalização na unidade técnica.

Na auditoria anterior, realizada em 2018, o número total foi de 14.403 contratos paralisados. A redução apresentada foi da ordem de 50%. No entanto, essa redução não necessariamente foi realizada por mudanças de políticas públicas. A fiscalização constatou que a mudança no número de contratos paralisados foi impactada principalmente pela forma que os bancos de dados passaram a ser gerenciados, principalmente os bancos de dados da CEF e do PAC instituído pelo Decreto 6.025/2007.

Comparação dos diagnósticos



Os bancos de dados da Funasa e Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes apresentaram uma redução percentual no número de obras paralisadas e mantiveram a mesma forma de consolidação e divulgação dos dados.

As obras do MEC de educação infantil apresentaram um aumento percentual no número de obras inacabadas de 12% a 34%. Uma obra é considerada ina-

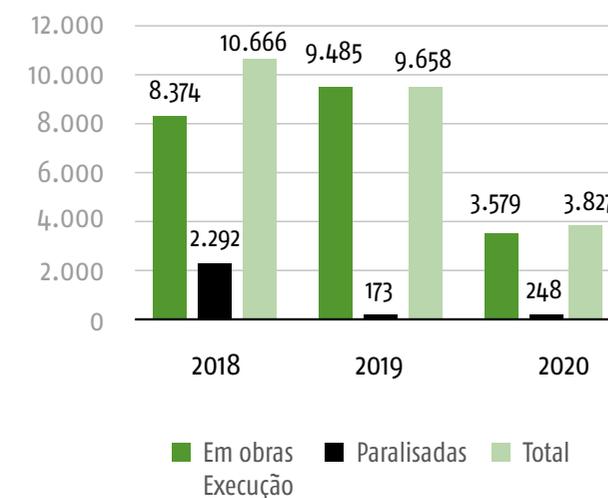
cabada quando a vigência do compromisso vence e a obra não é concluída. Acrescenta-se que não foi possível o acesso à base de dados da Secretaria de Educação Superior (Sesu), a qual constava 253 obras paralisadas em 2018.

O banco de dados da Caixa apresentou mudança na forma de consolidação e divulgação dos dados, o que apresentou uma redução no número total de contratos de 13.224 para 11.999 e no número de contratos paralisados de 8.771 para 3.801. Além de um aumento no número de contratos em execução de 5.453 para 8.198.

O banco de dados do antigo PAC foi o que apresentou mais modificações, pois o Decreto nº 10.012/2019, descentralizou a gestão do programa às pastas setoriais e atribuiu a necessidade de divulgarem informações sobre as obras para o público em geral e disponibiliza-las ao Ministério da Economia, com periodicidade mínima semestral. Além disso, o decreto vetou a inclusão de novos empreendimentos no programa. Contudo, constatou-se que a descentralização ocasionou uma distorção nos dados do programa, ocorrendo uma redução drástica na quantidade de dados enviados.

Nesse sentido, o gráfico abaixo analisa os dados de antes da descentralização (banco de dados de 2018 e 2019) e após a descentralização.

Comparação programa de aceleração do crescimento



Assim, apesar do diagnóstico ter considerado as mesmas bases de dados, não é possível concluir, se houve evolução da quantidade de obras paralisadas, visto que os bancos de dados sofreram mudanças substanciais na forma de consolidação e divulgação dos dados.

O Tribunal de Contas da União realizará novo acompanhamento em 2021 com o intuito de monitorar a evolução das obras paralisadas em todo o País.

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

Secov

Tribunal de Contas da União
SAFS Quadra 4, Lote I
Tel.: (61) 3316-5402
70.042-900, Brasília-DF

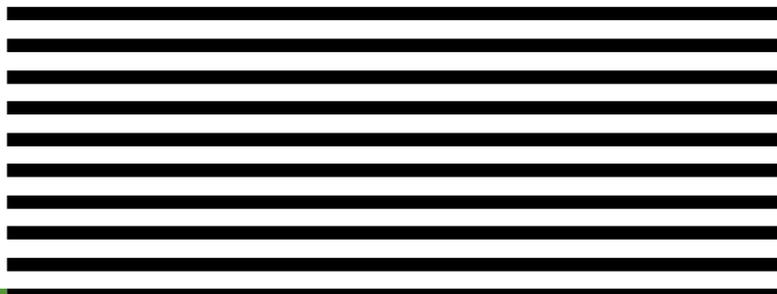
Ouvidoria do TCU
Tel.: 0800 644 1500

Impresso pela Sesap/Segedam



FISCOBRAS 2020

Fiscalização de obras públicas pelo TCU
24º Ano



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