

GRUPO II – CLASSE VII – Plenário  
TC 034.785/2014-0.

Natureza: Representação.

Representante: Ministério Público junto ao TCU.

Entidade: Petrobras Transporte S.A.

Representação legal: Mariana Lewin Haft (OAB/RJ 114.831) e outros.

<b>SUMÁRIO:</b>	<b>REPRESENTAÇÃO.</b>
<b>POSSÍVEIS IRREGULARIDADES EM LICITAÇÃO REALIZADA NO ÂMBITO DA TRANSPETRO.</b>	<b>INTERNACIONAL DILIGÊNCIA.</b>
<b>ESCLARECIMENTOS PARA ELIDIR A QUASE TOTALIDADE DAS IRREGULARIDADES SUSCITADAS.</b>	<b>SUFICIENTES PARCIAL.</b>
<b>PROCEDÊNCIA DETERMINAÇÃO.</b>	<b>CIÊNCIA.</b>
<b>ARQUIVAMENTO.</b>	

## RELATÓRIO

Adoto, como parte integrante deste relatório, a instrução produzida no âmbito da SecexEstatais, pelo Auditor Wallace Campanha Seifert, vazada nos seguintes termos:

### INTRODUÇÃO

1. Cuidam os autos de representação oferecida pelo Ministério Público junto ao TCU, fundamentalmente, em razão de notícias veiculadas no Jornal Estado de São Paulo, em 3/10/2014, e no periódico Carta Capital, de 2/10/2014, acerca de supostas irregularidades no procedimento licitatório Convite Internacional 006.8.009.10.0, da Petrobras Transporte S.A. – Transpetro, cujo objeto é a aquisição de 20 comboios, constituídos por 80 barcas e 20 empurradores, destinados ao transporte de etanol pela hidrovía Tietê-Paraná, com parcela majoritária de recursos provenientes do Fundo da Marinha Mercante (peça 1, p. 1-4).

### HISTÓRICO

2. Na instrução inicial (peça 2), foi proposta a juntada deste feito ao processo TC 025.692/2013-5 (Relatório de Acompanhamento) para a realização de inspeções e diligências com o intuito de aprofundar a investigação dos fatos narrados na peça exordial e no Inquérito Civil Público 1.34.002.000320/2013-39, considerando que, após a instrução de mérito desta Secretaria de Controle Externo, o TCU recebeu informações da operação lava-jato e se tornou notório o fato de que o então Presidente da Transpetro estava sendo investigado por corrupção.

2.1. No âmbito da citada fiscalização, no que tange as licitações dos vinte comboios (Promef Hidrovía), foi examinada pela equipe de auditoria a conformidade dos procedimentos adotados pela Transpetro aos princípios da legalidade, isonomia, competitividade, economicidade e publicidade, bem como se foram estabelecidos somente requisitos técnicos, jurídicos, financeiros e econômicos indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações a serem contratadas, em conformidade com a legislação vigente e com as determinações constantes dos subitens 9.3.4 e 9.3.5 do Acórdão 1.888/2007-TCU-Plenário, *in verbis*:

9.3.4. em instrumentos convocatórios de licitações e pré-qualificações, defina o objeto a ser licitado de forma clara e precisa, com indicação precisa de aspectos qualitativos e quantitativos, nos termos do item 1.3 do regulamento licitatório aprovado pelo Decreto nº 2.745/1998;

9.3.5. abstenha-se de estabelecer em procedimentos licitatórios, inclusive de pré-qualificação, critérios classificatórios que utilizem como parâmetro de eliminação do certame a pontuação dos primeiros colocados, bem como previsão de limitação a um determinado número de qualificados previamente definido, por contrariarem os princípios da competitividade e da isonomia, limitando-se a estabelecer requisitos técnicos, jurídicos, financeiros e econômicos indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações a serem contratadas, com a estipulação de um mínimo de capacitação a ser atingido, nos termos do inciso XXI do art. 37 da Constituição da República e das alíneas a e b do item 1.8 do regulamento licitatório aprovado pelo Decreto nº 2745/1998;

2.2. Em complemento, para verificação do andamento das obras e do acompanhamento físico-financeiro dos contratos para construção dos comboios, procedeu-se a inspeção física no Estaleiro Rio Tietê Ltda. (ERT).

2.3. As planilhas à peça 31 demonstram a situação dos contratos do Promef Hidrovias em setembro de 2013 e em agosto de 2014, sendo que esta última atualização foi decorrente de reunião realizada com gestores da Transpetro, no TCU, especificamente realizada para tal fim.

2.4. Nesta mesma reunião, foi informado que o primeiro comboio já havia sido entregue e que havia a possibilidade de atrasos nos demais, em função de seca atípica na região, o que dificultaria o lançamento dos comboios e conseqüentemente a entrega dos mesmos.

2.5. Como achados não decorrentes da investigação das questões de auditoria, a equipe de fiscalização identificou no âmbito do TC 025.692/2013-5, em relação ao Promef Hidrovias, a contratação do ERT sem que houvesse, no edital, previsão para realização de avaliação econômico-financeira, com base nos fatos e argumentos a seguir expostos.

2.5.1. Por ocasião do encaminhamento dos documentos licitatórios, a Transpetro informou que não foi realizada a análise econômico-financeira do ERT, vencedor do certame, tendo em vista que o modelo de contrato celebrado previa o primeiro pagamento (sinal) de 5% do valor dos 20 contratos, garantido por fiança bancária, e um segundo pagamento, no montante de 95% do valor do contrato, realizado integralmente, mediante a entrega de cada embarcação, contra apresentação de nota fiscal, certificado da classificadora e aceite da Transpetro.

2.5.2. Entretanto, o modelo de pagamento acima informado não era a que constava do processo licitatório. A cláusula sétima da minuta contratual anexa ao Convite 006.8.009.10-0 (peça 35, p. 20-27) estabelecia forma de pagamento diversa. Em resumo, 5% seria pago na data em que o contrato tivesse eficácia (Subcláusula 7.1.1), 41% seria realizado em parcelas mensais, com recursos oriundos da Transpetro (Subcláusula 7.1.2), e o restante na data de entrega do comboio (Subcláusula 7.1.3).

2.5.3. Posteriormente, foi proposta pela futura contratada, e aceita pela Transpetro, a mudança na forma de pagamento, conforme se depreende do disposto no parágrafo 29 do DIP TRANSPETRO/DTM 36/2010 (peça 36, p. 1-13), que contou com posicionamento favorável do jurídico, por meio do DIP TRANSPETRO/PRES/JURIDICO 443/2010 (peça 36, p. 13-20 e 22-31), e da Gerência Geral de Finanças, conforme DIP TRANSPETRO/DFA/GEFIN 158/2010, de 29/9/10 (peça 36, p. 20-21).

2.5.4. No citado DIP TRANSPETRO/DTM 36/2010, consta nos parágrafos 30 a 32 que, de acordo com o modelo proposto pelo consórcio vencedor, apenas a Transpetro tomaria financiamento e o consórcio utilizaria recursos próprios. Assim como no modelo anterior, o estaleiro receberia os 5% de adiantamento quando da entrada em eficácia dos contratos, mas no novo modelo receberia todo o pagamento restante apenas quando da entrega de cada comboio. Portanto, a Transpetro desembolsaria 95% do valor de cada comboio apenas quando da sua entrega e não ao longo da execução das obras.

2.5.5. A companhia esclareceu, ainda, que o processo de licitação e o modelo de contrato de compra e venda padrão do Promef preveem, como cláusula de eficácia dos contratos, a obtenção de financiamento pelo comprador, com vistas à construção do navio. No decorrer do processo, o agente financeiro responsável pela operação realiza a avaliação de crédito do estaleiro. Caso não

esteja em boa situação econômico-financeira, terá seu financiamento negado e seu contrato de compra e venda resolvido de pleno direito.

2.5.6. No caso específico do Promef Hidrovia, informou a Transpetro que o estaleiro construtor optou por não tomar financiamento e utilizar seus próprios recursos para a execução do contrato. A consequente alteração na forma de pagamento dos navios teria se mostrado vantajosa à companhia, tanto no aspecto de risco de performance do estaleiro quanto no que se refere a custos financeiros, já que o pagamento de 95% da embarcação se dará somente após a entrega dos comboios. Mencionou, ainda, que o pagamento de 5% efetuado pela companhia, nos cinco dias subsequentes à eficácia dos contratos, encontra-se garantido por fiança bancária.

2.5.7. As alterações acima expostas foram formalizadas pela assinatura do “Primeiro Termo Aditivo ao Contrato de Compra e Venda Condicionada de um Comboio” (peça 37), entre a Transpetro e o ERT, conforme pode se observar da nova redação a sua cláusula sétima, além de outras para se adequar ao novo modelo de financiamento.

2.5.8. A equipe de fiscalização em sua análise ressaltou que, apesar dos 5% pagos inicialmente estarem cobertos por garantia bancária e os 95% restantes só serem pagos quando da entrega do comboio, a Transpetro acompanharia a construção do estaleiro e dos comboios, alocando profissionais para atuarem dentro do estaleiro. A proposta de realização do financiamento desta forma partiu do estaleiro, como forma de reduzir seus próprios custos financeiros.

2.5.9. No entanto, pelo fato de o Promef não se tratar de uma simples compra de navio, mas sim de um programa que tem como um de seus objetivos reerguer a indústria naval, a equipe de fiscalização entendeu que a análise econômico-financeira se faz premente independentemente da forma de pagamento. Conquanto não haja, no caso concreto, maiores riscos para a Transpetro, a falta de uma avaliação da situação econômico-financeira do estaleiro prejudica o compromisso do Promef em garantir o desenvolvimento da indústria naval, uma vez que não há um diagnóstico completo da situação da indústria naval e do ERT, em específico, e aumenta a possibilidade do estaleiro vir a apresentar problemas financeiros que poderiam ter sido detectados (e evitados) antecipadamente.

2.5.10. Com base no exposto acima, encaminhou-se proposta de dar ciência à Transpetro de que a elaboração de edital sem o estabelecimento das condições e exigências econômico-financeiras requeridas para a qualificação fere o disposto no item 5.3.1. do Decreto 2.745/98, bem como o art. 27, inciso III, da Lei 8.666/93.

2.6. Com relação às informações constantes do Inquérito Civil Público 1.34.002.000320/2013-39, conforme Portaria 9, de 14/10/2013, aditada, ratificada e publicada em 26/3/2014 (peça 38), a equipe de fiscalização, constituída para o acompanhamento das ações do Promef (TC 025.692/2013-5), concluiu o seguinte, *in verbis*:

Durante a revisão deste relatório de auditoria, o Ministério Público Federal, por meio da Procuradoria da República no Município de Araçatuba, encaminhou a esta Corte o Ofício 367/2014 - PRM/Araçatuba, referente ao Inquérito Civil Público (ICP) 1.34.002.000320/2013-39, relatando diversas supostas irregularidades, incluindo a instalação, operação e contratação do Estaleiro ERT Ltda para a construção de vinte comboios do Promef Hidrovias ... [peça 38 destes autos].

A análise do documento encaminhado identificou três questões relevantes relacionadas à presente auditoria, quais sejam: (i) os comboios contratados pela Transpetro possuem calado de três metros, enquanto o calado máximo das eclusas da Hidrovia Tietê-Paraná é de 2,70 metros ... [peça 38, p. 5, item 63, destes autos]; (ii) restrição à competitividade do certame em decorrência de edital dirigido ... [peça 38, p. 4, item 48, destes autos]; e (iii) risco de aumento de custos em decorrência da conversão para reais, de valores em dólares, em datas diversas das previstas ... [peça 38, p. 6, item 91, destes autos].

Quanto ao calado da hidrovia ser inferior ao exigido para o tráfego dos comboios, a Transpetro afirmou, por meio do TRANSPETRO/DTM 36/2010, que é possível a navegação na hidrovia em 97% do ano com calado de três metros ... [peça 36, p. 2, item 5, destes autos].

Com relação ao segundo ponto, percebe-se, da análise do relatório da comissão de licitação, que foram convidadas vinte empresas brasileiras, seis empresas estrangeiras e outras seis empresas manifestaram interesse na sua inclusão como empresas convidadas ..., do que resultou na apresentação de propostas comerciais por seis consórcios ... Não há, portanto, nos autos, indícios de restrição ao caráter competitivo da licitação.

No que tange à última questão, ressalte-se que a cláusula 8.2 dos contratos firmados com a Transpetro para a construção dos comboios ... [peça 35, p. 27, destes autos] prevê que os preços contratuais a serem pagos em reais, resultantes da conversão de preços em dólares americanos, são fixos e irremovíveis.

Diante do exposto, não foram encontrados nos autos elementos que comprovem as supostas irregularidades relatadas nos autos do Inquérito Civil Público 1.34.002.000320/2013-39, relacionadas à presente auditoria.

3. Instado a se pronunciar nos autos, o excelentíssimo Ministro Relator Vital do Rêgo, conheceu desta representação, rejeitando o seu apensamento ao TC 025.692/2013-5 e autorizando a realização das inspeções e diligências que se fizessem necessárias para verificar a conformidade do Convite Internacional 006.8.009.10.0, promovido pela Transpetro (peça 5).

4. Em nova instrução (peça 6), após análise pormenorizada de cada um dos principais indícios de irregularidade (peça 6, itens 5 e 7), foram propostas diligências para colher informações/documentos necessários ao saneamento deste processo à Transpetro, à Caixa Econômica Federal, ao Departamento do Fundo da Marinha Mercante e ao Ministério Público Federal (peça 6, itens 9 a 12, respectivamente).

5. As entidades e os órgãos acima identificados foram diligenciados, respectivamente, por meio dos Ofícios TCU/SecexEstataisRJ 501 (peça 14), 504 (peça 16), 502 (peça 9) e 503 (peça 15), de 30/7/2015.

6. Em resposta às diligências referidas nos parágrafos anteriores, todos pronunciaram-se tempestivamente, apresentando as informações e/ou esclarecimentos solicitados juntados às peças abaixo identificadas:

a) Caixa Econômica Federal – Ofício 170/2015/SUSAN/GESAN (peça 24), com dois anexos: cópia do último Relatório de Acompanhamento de Empreendimento Naval (RAEN), emitido em 23/10/2014 (peça 25), e resumo do Relatório de Estudo de Viabilidade Econômica do Projeto, elaborado pela Transpetro (peça 23);

b) Departamento do Fundo da Marinha Mercante – Ofício 108/2015/DMM/SFAT/MT (peça 26), de 28/8/2015;

c) Ministério Público Federal – Ofício 707/2015-PRM/Araçatuba (peça 28), de 24/8/2015, acompanhada de duas mídias não digitalizáveis; e

d) Transpetro – Carta TRANSPETRO/PRES/GAPRE/CI 107/2015 (peça 29), de 18/9/2015, acompanhada de CD.

7. Importante frisar que nem todas as situações referidas na Portaria MPF 9 (peça 38), de 14/10/2013, referem-se à competência desta Corte de Contas, conforme se demonstra abaixo:

a) Itens 1 a 29: referem-se a questões sobre a doação e arrendamento do terreno. Considera-se que são questões que estão no âmbito da esfera municipal. Apesar de haver menção à Transpetro no item 22, verificou-se no Edital do Convite Internacional 006.8.009.10.0 que não houve por parte da Transpetro, exigência de instalação do estaleiro para construção dos comboios no município de Araçatuba (peça 33);

b) Itens 30 e 31: referem-se à tributação de receitas de aluguel sobre a qual o MPF já havia consultado a Delegacia da Receita Federal do Brasil em Araçatuba;

c) Itens 32 a 36: referem-se, também, a questões sobre a doação e arrendamento do terreno de propriedade municipal;

d) Itens 37 a 46: referem-se a questões ambientais ou de utilização/exploração do Cais do Terminal Hidroviário de Araçatuba no âmbito da esfera estadual (Companhia Ambiental do Estado de São

Paulo – Cetesb; Departamento Hidroviário da Secretaria de Logística e Transportes do Estado de São Paulo; e Companhia Energética de São Paulo - Cesp); e

e) Itens 47 a 94: referem-se ao processo de compra e venda condicionada de 20 comboios pela TRANSPETRO e apontam circunstâncias indicativas de: ocorrência de restrição de competitividade e de direcionamento no procedimento licitatório (48, 54 a 58, 60 a 62, 90); prática de sobrepreço (64, 82 e 83); incompatibilidade entre o calado operacional e dimensões das barcas com os gabaritos das eclusas existentes na via, sobretudo durante o período de estiaagem (63).

8. As supostas irregularidades tabuladas na alínea ‘e’ do parágrafo anterior é que foram relatadas pelo Representante em sua peça inicial e motivaram as diligências acima relacionadas. Portanto, o exame técnico que se segue tratará separadamente de cada um destes indícios.

## EXAME TÉCNICO

### Parte I - Suposta ocorrência de restrição de competitividade e de direcionamento no Convite Internacional 006.8.009.10.0

9. Consoante o Inquérito Civil Público (ICP), autos 1.34.002.000320/2013-39, instaurado pelo Ministério Público Federal (MPF), as propostas dos seis consórcios licitantes foram apresentadas em 30/6/2010. O resultado final foi divulgado em 11/8/2010; a adjudicação em 30/8/2010; e a assinatura do contrato ocorreu em 23/11/2010. Esta informação pode ser verificada no Relatório da Comissão de Licitação (peça 43, p. 1-10) que resume todo o histórico dos fatos.

10. O Representante ressalta que embora o procedimento licitatório não impusesse o local de construção das embarcações, o consórcio vencedor, ERT, “... se comprometeu a instalar a sua indústria naval em Araçatuba” (peça 1, p. 2).

10.1. Prossegue informando que o contrato de arrendamento da área onde foi construído o ERT, em Araçatuba, foi firmado em 10/2/2010, um mês antes da divulgação da licitação, e, ainda, antes da deflagração interna do procedimento.

10.2. Houve “arrendamento da área do estaleiro, com o fim específico e declarado de construir os comboios a serem licitados, antes não só de conhecido o vencedor da licitação, como também de aberta, ou decidida, ou de deflagrada internamente na Transpetro, por arrendatário que viria a compor o consórcio vencedor, e por arrendante cujo presidente [da Cooperhidro, Cooperativa do Polo Hidroviário de Araçatuba] estivera na Transpetro, então na condição de secretário municipal, cerca de um ano antes do arrendamento, tratando de estímulo à indústria naval na região arrendada - projeto em que, depois, se envolveriam outros agentes públicos” (peça 1, p. 10).

10.3. No mesmo sentido, colaciona-se trecho de notícia veiculada pela Carta Capital, em 2/10/2014 (peça 1, p. 7-8):

“O caso das barcas encomendadas ao consórcio ERT é um dos que serão analisados nos processos sob a tutela do juiz federal Sérgio Moro. Além de não conseguir explicações sobre o atraso na entrega, os procuradores de Araçatuba desconfiam da seguinte sequência de fatos. Em dezembro de 2008, Carlos Farias, presidente da Cooperhidro, Cooperativa do Polo Hidroviário de Araçatuba, reuniu-se na Transpetro para tratar do tema barcas. Em fevereiro de 2010, um mês antes da autorização da licitação, a Cooperhidro arrendou a área onde hoje se localiza o estaleiro para a SS Administração e Serviços. O contrato previa como encerramento de vigência o “término da construção dos comboios para a Transpetro”. Um mês depois, em 10 de março, o edital foi lançado em evento realizado na Feira de Cana-de-Açúcar de Araçatuba.” (grifou-se)

10.4. Um dos indícios de ilicitude do certame apontado pelo MPF “...está consubstanciado no fato de que, no dia da publicidade da abertura do processo de licitação – 10/03/2010, algumas autoridades, dentre elas a Chefê do Executivo Nacional, anunciaram ‘que o estaleiro localizar-se-ia em Araçatuba’” (peça 1, p. 14).

11. A Transpetro informou (peça 29, p. 4, item b.2) que para nenhum Estaleiro era pré-condição para participação da licitação a comprovação da posse da área, somente exigida para a assinatura dos contratos. Portanto, não faz sentido assumir que o consórcio vencedor teve algum tipo de vantagem.

12. O fato de a Coperhidro ter arrendado para SS Administração e Serviços a área onde hoje se localiza o ERT um mês antes do lançamento do certame não representa por si só, indício de favorecimento, pois, com a finalidade de atrair o maior número de participantes para o certame, que seria iniciado no primeiro semestre de 2010, foram efetuadas pela própria Transpetro apresentações públicas sobre a abertura de licitação para a aquisição de vinte comboios fluviais para o transporte de etanol pelo Rio Tietê-Paraná, como amplamente divulgado pela mídia em 15/1/2010 (peça 40).

13. Ainda sobre o referido arrendamento, ressalta-se, para fins de esclarecimento, que o estaleiro assinou termo de arrendamento sob condição suspensiva, que só produziria efeitos caso viesse a vencer a licitação que vinha sendo veiculada em meios de comunicação, da qual tinha interesse em participar, *ex vi* documento de arrendamento à peça 41.

14. A informação de que o estaleiro estaria localizado em Araçatuba também é equivocada, pois em nenhum momento foi fixado no edital de licitação e no projeto básico a ele vinculado (peças 33 e 34, respectivamente) este tipo de informação. Prova disso é que alguns consórcios apresentaram sua proposta técnica planejando a construção do estaleiro em outras áreas, conforme pode se observar nas notas 4 a 9 do Anexo III (peça 43, p. 12-23) ao Relatório da Comissão de Licitação, de 30/8/2010 (peças 43 a 45):

a) Consórcio Arealva/MPG/CMI – O Consórcio informou que a confecção dos painéis e blocos que constituirão os cascos das barcas e empurradores será realizada em duas unidades fabris, CMI e MPG, localizadas respectivamente em Mirassol (SP) e latajaí (SC). A união destes, bem como o término de fabricação, montagem mecânica, instalações elétricas e hidráulicas, inspeção e testes serão realizados no Estaleiro Arealva localizado na hidrovia Tietê Paraná no município de Araçatuba (SP), conforme se verifica na nota 9 ao Anexo III do Relatório da Comissão de Licitação (peça 43, p. 22) e também se observa da Proposta Técnica, juntada parcialmente (peça 46, p. 5);

b) Consórcio Egesa/Heromaio/Guarita – Canteiro de obras/Estaleiro, a ser localizado na hidrovia Tietê-Paraná, no município de Barra Bonita/SP, em um terreno indicado pela Prefeitura a ser desapropriado na modalidade de utilidade pública, às margens do ERT, conforme se verifica na nota 6 ao Anexo III do Relatório da Comissão de Licitação (peça 43, p. 18) e também se observa da Proposta Técnica, juntada parcialmente (peça 47, p. 7, 10 e 13);

c) Consórcio Intecnial/NM Engenharia – o Consórcio informou que está em tratativas com os governos estaduais de MS e SP para definir a localização do estaleiro que poderá ser em Três Lagoas (MS), Aparecida de Taboada (MS) ou Araçatuba (SP), conforme se verifica na nota 5 ao Anexo III do Relatório da Comissão de Licitação (peça 43, p. 17);

d) Consórcio Mendes Júnior/Concórdia – Estaleiro a ser localizado na margem esquerda do rio Paraná, no município de Rubinéia/SP, sendo o antigo canteiro de obras da construção da ponte rodo-ferroviária da rodovia SP-320, interligando São Paulo ao Mato Grosso do Sul, conforme se verifica na nota 7 ao Anexo III do Relatório da Comissão de Licitação (peça 43, p. 19) e também se observa da Proposta Técnica, juntada parcialmente (peça 48, p. 12);

e) Consórcio Rio Maguari/SS Administração/ESTRE Petróleo – O Consórcio informou que irá adotar a mesma estrutura e *layout* já existente no estaleiro Rio Maguari em Belém (PA) em terreno já arrendado na área portuária do Distrito Industrial em Araçatuba (SP), conforme se verifica na nota 8 ao Anexo III do Relatório da Comissão de Licitação (peça 43, p. 20) e também se observa da Proposta Técnica, juntada parcialmente (peça 49); e

f) Consórcio Superpesa/SPI Astilleros/Estaleiro Vale Tietê – O consórcio optou por adequar a estrutura existente do estaleiro Vale do Tietê, conforme se verifica na nota 4 ao Anexo III do Relatório da Comissão de Licitação (peça 43, p. 16).

15. Cabe ressaltar que no próprio Anexo III do Relatório da Comissão de Licitação (peça 43, p. 20) é informado que a construção do estaleiro do Consórcio vencedor Rio Maguari/SS Administração/ESTRE Petróleo seria em área já arrendada na área portuária do Distrito Industrial em Araçatuba (SP) e não houve questionamento por nenhuma outra licitante, o que reforça a regularidade deste ato e a ausência de vantagem competitiva, conforme defendido nos parágrafos 11 e 12 acima.

16. Outra suspeita exposta no ICP 1.34.002.000320/2013-39 diz respeito à cessão de uso do terreno, onde foi construído o estaleiro ERT. Segundo a Cooperhidro tal cessão refere-se a incentivo comum para instalação de empreendimentos do porte de um estaleiro que irá desenvolver a economia e especializar a mão-de-obra da região. Tal fato se observou também na área a serem construídos o canteiro de obras e o estaleiro do Consórcio Egesa/Heromaio/Guarita, em área desapropriada pelo município de Barra Bonita/SP como de utilidade pública.

17. O Representante também defende que há fortes indícios de que o consórcio vencedor, composto pelas empresas Estaleiro Rio Maguari S.A., SS Administração e Serviços Ltda. e Este Petróleo, Gás e Energia Ltda., foi constituído antes de deflagrado o processo licitatório no âmbito da Transpetro, observando-se que a deflagração do procedimento licitatório foi efetivada mediante a solicitação DIP TRANSPETRO/DTM 3/2010, de 23/2/2010 (peça 32), enquanto o certame foi autorizado pela Diretoria da Transpetro, mediante a Ata 451, item 4, Pauta 039, de 4/3/2010 (peça 32).

18. Tal ilação também está equivocada, pois o ERT, composto pelas empresas Estaleiro Rio Maguari S.A., SS Administração e Serviços Ltda. e Este Petróleo, Gás e Energia Ltda., foi constituído apenas em 15/6/2010, conforme Termo de Compromisso de Constituição de Consórcio encaminhado (peça 39), e, portanto, após a deflagração do processo licitatório em 23/2/2010.

19. Outra suposta irregularidade relatada pelo Representante em sua inicial diz respeito à publicação no site da Transpetro, em *press release*, da informação de que o ERT apresentara o menor preço um dia antes da abertura dos envelopes contendo as propostas, ocorrido em 10/8/2010. Este fato, de antecipação do resultado, uma vez comprovado, seria suficiente para macular todo o procedimento licitatório. Trecho de notícia veiculada pela Carta Capital, em 2/10/2014 (peça 1, p. 7-8), explicita esta irregularidade:

“Em 9 de agosto, um dia antes da abertura das propostas, o site da Transpetro publicou o *press release* “Consórcio Rio Maguari (atual ERT) apresenta menor preço para construção de 20 comboios do Promef Hidrovia”, que antecipa a resultado do certame” (grifou-se)

20. Com relação à informação da publicação, em 9/8/2010, no sítio eletrônico da Transpetro do resultado da licitação relativa ao Convite Internacional 006.8.009.10.0, embora a abertura das propostas dos licitantes tenha ocorrido em 10/8/2010; tal evento foi objeto de auditorias de informática efetuadas pelas empresas Oracle e Capgemini, contratadas pela Transpetro para a apuração do ocorrido (relatórios juntados à peça 42).

21. Por meio das auditorias de informática acima informadas, foi averiguado que a notícia original da Lista de Notícias sobre a licitação e o consórcio Rio Maguari foi incluída, no website da Transpetro, efetivamente no dia 11/8/2010. A data exibida na lista de notícias de 9/8/2010 foi introduzida manualmente, de forma equivocada, pelo usuário em 10/01/2011. Esta evidência, portanto, nada mais foi do que erro de digitação.

22. O Representante colaciona uma outra suposta impropriedade sobre o Sistema Logístico de Etanol, apontando indícios de antecipação do procedimento licitatório para a compra dos comboios. Esta diz respeito aos centros coletores de etanol – terminais de Araçatuba, Anhembi e Presidente Epitácio – onde estão previstas as operações de carregamento e descarregamento das barcaças com etanol, informando que os mesmos não estariam ainda construídos, nem devidamente licenciados para operação. (peça 1, p. 2)

22.1. Robustece sua alegação informando que a empresa Logum Logística S.A., responsável pela construção desses terminais, foi constituída em 1/3/2011, e, portanto, não estava constituída quando da assinatura dos contratos (no total de vinte) para aquisição dos comboios (23/11/2010).

23. Sobre este fato, a Transpetro em resposta à diligência encaminhada, trouxe as seguintes informações (peça 29, p. 5-7), *in verbis*:

A empresa Logum Logística S.A foi apenas a sucessora da empresa PMCC (Petrobras, Mitsui e Camargo Corrêa) no Projeto do Sistema Integrado de Etanol.

Há registros de estudos para escoamento de etanol pela Hidrovia Tietê-Paraná que datam de 2005. Tais estudos fazem parte do planejamento da Petrobras desde 2009. Desde 2010, a PMCC, a Petrobras e a TRANSPETRO já desenvolviam estudos conjuntos neste sentido, tendo sido celebrado em 2010 um Memorando de Entendimentos formalizando tais intenções. Com a criação da Logum Logística S.A, em 2011, já composta pelas empresas Camargo Corrêa Construções e Participações S.A, Copersucar S.A, Cosan S.A. Açúcar e Álcool, Odebrecht Transport Participações S.A, Petróleo Brasileiro S.A - Petrobras, Uniduto Logística S.A, a mesma assumiu o que cabia à antiga PMCC em relação ao projeto, o que ficou evidenciado por meio de seu Acordo de Acionistas datado de 1/3/2011.

Importante esclarecer que em que pese a assinatura dos Contratos entre TRANSPETRO e Estaleiro ERT datar de 23/11/2010, seus efeitos ficam suspensos até a efetivação das condições de eficácia, conforme cláusula contratual, o que somente ocorreu em Julho de 2011. (Grifou-se)

24. Entende-se que o fato de o Convite Internacional 006.8.009.10.0 ter ocorrido antes da criação da empresa Logum não representa antecipação do processo licitatório, pelos seguintes motivos:

- a) A Logum foi sucessora da PMCC no projeto do Sistema Integrado de Etanol, cujos estudos datam de 2005;
- b) A complexidade da construção dos comboios é muito maior pois envolve uma fase inicial de construção de estaleiros locais o que, por si só, justificaria a antecipação do processo licitatório, mesmo não havendo os centros coletores construídos e licenciados; e
- c) A efetivação das condições de eficácia dos contratos somente ocorreu após a criação da empresa Logum.

25. Já no âmbito da execução contratual, o Representante informa que, conforme fatos narrados no citado inquérito, o estaleiro ERT recebeu, da Transpetro, a título de sinal, R\$ 21.919.750,00 no dia 12/7/2011, referente a 5% do valor dos vinte contratos, de acordo com cópia do comprovante de depósito encaminhado à Procuradoria pela Transpetro, sendo até 29/7/2012 o prazo pactuado para a entrega do primeiro comboio. (peça 1, p. 2)

26. Primeiramente, cumpre mencionar que a cláusula de pagamento de 5%, a título de adiantamento, quando da entrada em eficácia dos contratos, é cláusula padrão nos contratos do Promef. Não se trata de favorecimento ou direcionamento, pois estava prevista no item 7.1.1 da Cláusula Sétima da Minuta de Contrato – Anexo IX ao edital de licitação (peça 35, p. 20).

27. O Representante fala da questão dos atrasos na entrega dos comboios. Entretanto, entende-se que este fato não está relacionado diretamente com o tema que ora se analisa “suposta ocorrência de restrição de competitividade e de direcionamento no Convite Internacional 006.8.009.10.0” e, portanto, será analisado adiante.

#### Parte II – Indícios de sobrepreço

28. O Representante relata que as investigações proferidas pelo MPF revelam que o preço final negociado com o consórcio vencedor, de US\$ 239.165.857,88, para aquisição dos 20 comboios, é superior aos valores de referência da Caixa Econômica Federal (CEF) - US\$ 217.582.400,00 -, do Departamento do Fundo da Marinha Mercante (FMM) - US\$ 228.259.947,53 -, e do EVTE da Transpetro - US\$ 199.403.320,00.

29. A Transpetro apresentou as seguintes alegações sobre o tema (peça 29, p. 13-15), *in verbis*:

**A equipe técnica do FMM, que analisa os pleitos, leva em conta o orçamento proposto para o projeto sob seus próprios parâmetros e premissas**, ou seja, é comum haver glosas quando o Fundo entende que determinadas rubricas não são enquadráveis como passíveis de financiamento, o que não mantém relação com adequação do valor total. A mesma situação ocorre em praticamente todos os pedidos de prioridade que são analisados pelo FMM.

Sendo assim, **o valor priorizado pelo FMM não tem vinculação com o total dos Contratos de Compra e Venda assinados com o Estaleiro ERT que levam em conta a proposta mais vantajosa à Companhia**, como foi o caso da proposta apresentada na época pelo Consórcio,

que venceu a licitação com um preço aproximadamente US\$ 36 milhões inferior em relação ao segundo colocado.

Acrescentamos que, na época, **questionamos as premissas utilizadas pelo FMM para as rubricas:**

**Lucro** - a equipe técnica do FMM arbitrou um percentual de 7%, parâmetro não adotado em nossa licitação. O orçamento da proposta vencedora contempla uma taxa de lucro de aproximadamente 9,8%, que consideramos razoável e compatível ao projeto principalmente considerando tratar-se de empresa nova;

**Despesas de Importação** - a equipe técnica do FMM considerou aproximadamente 1,1% sobre as importações previstas (US\$ 2.233.309,00), o que importa em um total de US\$ 24.736,50, valor que consideramos insuficiente para cobrir os fretes e despesas alfandegárias. O orçamento da proposta vencedora considerou 6% sobre as importações, inclusive nestes tanto o valor de frete (4,5%) quanto despesas alfandegárias (1,5%), o que nos pareceu adequado.

Quanto ao parecer da CEF o mesmo **apresenta fragilidades tanto pelo fato dos preços base serem de 2001 quanto, no nosso entendimento, pela precariedade da metodologia de cálculo.** Prova disto é que este Agente Financeiro aprovou o financiamento com base na prioridade concedida pelo FMM, US\$ 228.259.947,54.

Ainda assim, o resultado do estudo da CEF, US\$ 217.882.400,00, por não levar em consideração a instalação de equipamentos de alto valor agregado presentes no projeto da TRANSPETRO (bombas de carga submersas, propulsores azimutais...), apresenta-se compatível com nosso valor estimado de US\$ 258.752.420,62.

Quanto ao valor de US\$ 179 milhões, **tratava-se de estimativa inicial do custo total do projeto, elaborada em outubro de 2009, com base nos termos conceituais iniciais.** Havia estudos em curso sobre a necessidade de ajustes no projeto, mas sem consenso técnico final.

**Estudos realizados posteriormente contemplaram a alteração do sistema de propulsão para o tipo azimutal, aumento das dimensões dos comboios para aumentar a capacidade de transporte de produto de cada barcaça de 1800 para 1900 metros cúbicos, instalação de bombas de carga submersas para garantir a redução do tempo de operação e minimizar a quantidade de resíduos no tanque.**

**O orçamento detalhado do projeto,** contemplando os ajustes necessários, já inclusive nas especificações técnicas das embarcações no momento de deflagração do processo licitatório, **foi finalizado antes da abertura das propostas dos licitantes e totalizou USD 258,7 milhões.**

O preço celebrado no Contrato (US\$ 239.165.857,88) foi **cerca de 7,3% inferior ao orçamento elaborado para aquisição dos comboios.** O EVTE elaborado com base neste valor, apresentado no item a.2, atestou a viabilidade do investimento. (Grifou-se)

30. A CEF afirmou (peça 24) que, como agente financeiro, avaliou apenas a capacidade financeira do tomador, ficando o risco de construção inerente ao projeto sob responsabilidade exclusiva deste. Complementou que o acompanhamento das obras pela Caixa, tem o objetivo específico de verificar se os recursos liberados estão sendo efetivamente aplicados no projeto.

31. O FMM se pronunciou à peça 26 e apresentou estudo detalhado, comparando inclusive com outros empreendimentos do Promef. Conforme exposto acima pela Transpetro a diferença para o valor do Consórcio vencedor de USD 10,9 Milhões, deve-se às premissas de “Lucro” e “Despesas de Importação”.

32. De fato, conforme se observa no Anexo XIII ao Relatório da Comissão de Licitação (peça 45, p. 20-25), o orçamento de referência da Transpetro, na data da análise das propostas comerciais (19/10/2010), era de US\$ 258.752.420,62, ou seja, 44,5% superior ao apresentado e aprovado pelo Conselho de Administração para autorização do procedimento licitatório em comento.

33. Apesar do EVTE atualizado em 24/9/2010 (peça 50), para fundamentar a solicitação para assinatura dos contratos para construção dos 20 comboios, demonstrar um VPL positivo de

US\$ 9.970.166 e um índice de lucratividade (VPL/Valor presente dos investimentos) de 5,4% é óbvio que os mesmos são menores que os apresentados ao Conselho de Administração para autorização do procedimento licitatório.

34. O Regulamento do Procedimento Licitatório Simplificado da Petrobrás determina, no item 1.4 que “nenhuma compra será feita sem a adequada especificação do seu objeto e indicação dos recursos financeiros necessários”. A diferença entre o valor aprovado pelo Conselho de Administração e a estimativa final foi de US\$ 78.952.420,62. O levantamento do valor correto, em função de sua relevância, influi na decisão a respeito de se “verificar se as condições econômico-financeiras justificam a contratação”.

35. Não há informações de que o Conselho de Administração tenha se pronunciado tempestivamente (antes da apresentação do resultado da licitação em 30/8/2010). Este fato representa a usurpação da competência do Conselho de Administração prevista no artigo 34, letra q, do Estatuto Social da Transpetro, pois sua manifestação só vem a ocorrer em um processo de contratação praticamente finalizado, de um Programa de Governo amplamente divulgado, e com seu resultado preliminar já divulgado na imprensa.

36. Sobre a constatação acima será encaminhada proposta de determinação à Transpetro no sentido de somente inicie a fase pública dos certames licitatórios quando o projeto básico estiver aprovado e a provisão dos recursos financeiros suficientes para sua execução e conclusão integral esteja efetivamente feita, conforme item 1.4 do Regulamento do Procedimento Licitatório Simplificado da Petrobras, observando ainda que, nos casos excepcionais em que haja alteração significativa no montante de recursos financeiros necessários, adote providências para que não ocorram desrespeitos à cadeia de comando normativamente prevista.

#### Parte III – Possível incompatibilidade entre o calado operacional e dimensões das barcaças com os gabaritos das eclusas existentes na hidrovia

37. O Representante informou que evidências levantadas pelo MPF colocam em dúvida a efetividade da operacionalização dos comboios na aludida hidrovia, uma vez que, de acordo com parecer técnico da Coordenação-Geral de Projetos do FMM os comboios contratados pela Transpetro possuem calado de 3m, enquanto o calado máximo permitido nas eclusas da Hidrovia Tietê-Paraná e seus canais é de 2,70m (a concessionária ABS Tietê confirmou essa informação junto a referida Procuradoria).

38. A Transpetro sobre o tema defendeu expressamente que:

Com base em estudo elaborado pelo DHST - Departamento Hidroviário da Secretaria de Transporte de São Paulo, que registrou a variação da Lamina d'água na região no período de 2006 a 2009, a TRANSPETRO **especificou o calado dos comboios em 3,0 metros, considerando a possibilidade de navegar por cerca de 180 dias por ano com carga adicional compatível com este calado, gerando maior receita para companhia sem, no entanto, impedir a navegação com calado de 2,70 no período restante.**

As Normas da DHN [peça 51, p. 44] estabelecem no seu artigo 3º o **calado máximo de 2,70 metros para navegação segura na hidrovia Tietê - Paraná**, mas também no parágrafo 1º do artigo 4º **prevê autorização de calado superior caso as condições sejam favoráveis.**

Abaixo, seguem os artigos citados:

Artigo 3º - As restrições físicas impostas pelas obras de engenharia existentes nas vias navegáveis do Tietê e do Paraná estabelecem as seguintes dimensões máximas permissíveis para os comboios

...

II - Comboio Tipo Tietê-Duplo: formado por grupo de chatas em linha, lado a lado mais 01(um) empurrador.

- Comprimento Total..... : 137,00 m

- Boca ..... : 22,00 m
- Calado ..... : 2,70 m
- Pé de Piloto ..... : 0,30 m

...

Parágrafo 1º - As dimensões máximas para formação dos respectivos comboios para passagem nas eclusas, vão navegáveis de pontes e canais navegáveis da Hidrovia Tietê-Paraná, divididas para cada trecho de navegação, são os indicados no ANEXO 1.

Artigo 4º - As lâminas d'água mínima para embarcações que navegam no ERT, rio Piracicaba e afluentes navegáveis e sinalizados é de 3,00 m (três metros), enquanto que no rio Paraná, Paranaíba, Grande e afluentes navegáveis e sinalizados é de 4,00 m (quatro metros), considerando a cota mínima de navegação, definidas no ANEXO II, correspondendo a uma permanência de nível superior a 97% (noventa e sete por cento) do tempo.

Parágrafo 1º - **Caso as condições hidrológicas sejam favoráveis, as Administradoras da Hidrovia Tietê-Paraná poderão estabelecer, após autorização da autoridade marítima regional, a navegação e eclusagem com calado superior aos indicados no caput deste artigo.** (grifou-se)

39. A Transpetro também encaminhou, em meio digital, os seguintes arquivos:
- a) Normas e Procedimentos da Garantia da Capitania Fluvial do Tietê-Paraná - NPCF-2012 (peça 51);
  - b) Normas de Tráfego nas eclusas da Hidrovia Tietê-Paraná – 2005 (peça 51, p. 35-94); e
  - c) Níveis d'água mínimo - Jan-2006 a Dez-2009 (planilha em Excel, item não digitável).
40. O FMM se pronunciou à peça 26 e informou (p. 8) que está em licitação pela Secretaria de Estado dos Negócios dos Transportes do Estado de São Paulo, através da licitação DH026/2010 a realização de obras para aumento da profundidade para 3,3 m entre o reservatório de Barra Bonita e Bariri.
41. Entende-se que a Transpetro em seu projeto considerou não apenas as condições operacionais atuais, bem como aqueles que poderiam vir a ser adotadas durante a vida útil do comboio e o prazo de construção dos mesmos. Ou seja, tentou-se imaginar qual seria o resultado dos diversos investimentos de ampliação da capacidade da Hidrovia que estão em andamento pelo Governo de São Paulo e pelo Governo Federal.
42. Ressalta-se que quando as condições forem desfavoráveis pode haver deslocamento das barcas, mas estas não estarão viajando com sua capacidade total de carga.
43. Por todo exposto, considera-se afastada também esta suspeita de irregularidade.

#### QUESTÃO DOS ATRASOS

44. Conforme exposto no item 27, a questão dos atrasos não se vinculam às suspeitas de favorecimentos e direcionamento do Convite Internacional 006.8.009.10.0, mas notadamente à execução contratual.
45. Ressalta-se que, conforme verificação de todas as peças que compõem o processo licitatório apresentadas pela Transpetro, algumas juntadas nestes autos e já referidas na análise até aqui empreendida, o objeto da presente licitação era muito complexo, envolvendo a preparação de área para canteiro de obras e de um estaleiro, com diversas especificações técnicas, e também projetos detalhados e precificação de empurradores e barcas componentes dos comboios.
46. Em que pese à informação acima, seis consórcios apresentaram propostas o que demonstra que houve concorrência no certame em comento.
47. O recurso apontado pelo Consórcio Mendes Júnior/Concórdia (peça 44, p. 3-29), constante do Anexo VII ao Relatório da Comissão de Licitação, denota problemas gerais de falhas na especificação técnica, e não de direcionamento, pois falhas apontadas na proposta técnica do

consórcio vencedor, também aparecem em outras propostas, tal como problema de espessura das chapas.

48. Conclui-se, pela informação acima e pelos pedidos recorrentes de prorrogação de prazo para apresentação das propostas, que o prazo era muito exíguo, dada a complexidade do objeto a ser licitado. Essa escassez de tempo para escolher o melhor local para instalação e planejar adequadamente as etapas da construção do estaleiro e dos comboios, certamente, colabora com aumento do risco de não cumprimento dos prazos pactuados e demonstra que a Transpetro precisava acelerar seu processo de contratação.

49. Conforme informação passada pela equipe de fiscalização que esteve *in loco* observando as obras de construção do ERT nos trabalhos de campo no âmbito do último acompanhamento realizado por esta Secretaria de Controle Externo aos contratos decorrentes do Promef (TC 025.692/2013-5), *ex vi* item 2 desta Instrução e documentos juntados à peça 36, p. 32-37, foram apresentadas justificativas para os atrasos ocorridos até aquele momento, principalmente no que tange à preparação do terreno para a construção do estaleiro.

50. Há informação, na resposta da Transpetro à diligência encaminhada (peça 29, p. 17), que o assunto da presente Representação foi objeto da Auditoria Especial 201408039, conduzida pela Controladoria-Geral da União - Secretaria Federal de Controle Interno. Entretanto, o relatório da equipe de auditoria está tramitando internamente para despacho das instâncias superiores e, portanto, não se encontrava disponível para análise.

51. Considerando a relevância do tema, entende-se conveniente encaminhar proposta de determinação à CGU para que encaminhe a citada Auditoria Especial, acompanhada dos anexos que fundamentam os fatos e análises expostas, para que esta Secretaria de Controle Externo tome conhecimento das constatações por ventura existentes e possa adotar as medidas pertinentes.

52. Por fim, traz-se à baila uma questão relacionada com a escassez de prazo mencionada no parágrafo 48. Quando da resposta ao Recurso de Reconsideração do Consórcio Mendes Júnior/Concórdia (peça 45, p. 6), a Comissão de Licitação ao tratar das não-conformidades das propostas técnicas defendeu o seguinte, *in verbis*:

A Comissão registra que o julgamento das propostas técnicas não prevê a atribuição de notas; e também **registra que todas as propostas técnicas apresentadas, sem exceção (inclusive a proposta do Consórcio Recorrente) contém não-conformidades, não-conformidades estas perfeitamente solúveis quando do detalhamento e desenvolvimento do projeto.**

**A verificação de não conformidades em todas as propostas técnicas, com a classificação das mesmas, importou em tratamento isonômico de todos os concorrentes e preservou o princípio maior da licitação, que é o de assegurar o maior número de competidores, de modo a garantir a máxima competitividade, para que ao final se obtenha a melhor proposta,** pelo que a Comissão decide por indeferir o pedido, e encaminhar a V. Sa para a competente avaliação e julgamento. (grifou-se)

53. Os argumentos da Comissão de Licitação são compreensíveis no sentido buscar a isonomia de tratamento, mas na prática trata igualmente os desiguais e em consequência se afasta do fim que se quis atingir. O atingimento do objetivo maior da licitação é o de garantir a contratação da proposta mais vantajosa para a Administração e para isso a vinculação ao instrumento convocatório torna-se fundamental.

54. Para melhor se entender a impropriedade acima exposta e que a intenção da Comissão de Licitação pode não atingir aos objetivos aos quais se propõe, expõe-se um caso concreto: descumprimento ao item 3.2.2 do projeto básico - Espessura das chapas inferior ao que foi solicitado no edital (peça 44, p. 20).

54.1. A apresentação de projeto com chapas de 6,35mm, quando o mínimo exigível é 8mm, certamente impacta na quantidade total de aço a ser usado, no peso das unidades e por fim diminui o valor total do projeto.

54.2. Provavelmente as outras empresas que apresentaram proposta comercial seguindo o projeto básico, apresentaram preço maior do que apresentariam e daí a mácula ao princípio da isonomia.

54.3. Tudo indica que o Consórcio Rio Maguari/SS Administração/ESTRE Petróleo corrigiu o seu projeto e manteve os preços ofertados, pois os contratos foram assinados com chapas de 8mm.

54.4. Entretanto, nessas condições, a Administração assume o risco de a mudança tornar a proposta apresentada pelo Consórcio contratado inexecutável, o que vai repercutir negativamente na execução contratual.

55. Considerando, conforme exposto na parte final do parágrafo 48, que havia uma necessidade premente pela contratação no prazo mais exíguo possível, considerando que não há comprovação que este procedimento tenha mudado deliberadamente o resultado da licitação, considerando que não há comprovação de que as não-conformidades do Consórcio vencedor tenha tornado o contrato inexecutável, considerando que não há reporte de nenhuma outra impropriedade relacionada à conduta dos membros da Comissão de Licitação, considerando que não há nos autos elementos que demonstrem a má-fé dos mesmos, entende-se medida de extremo rigor chamá-los em audiência para justificar tal procedimento apenas com base nesta impropriedade.

56. Contudo, não obstante essa consideração, o sentido de urgência em se chegar a um resultado final no Convite Internacional 006.8.009.10.0 pode ser considerado uma causa objetiva que levou a Administração a não observar os princípios constitucionais e legais que devem reger os procedimentos licitatórios sendo oportuno que se encaminhe proposta de determinação para que tal fato não ocorra mais futuramente.

[...]

### **BENEFÍCIOS DAS AÇÕES DE CONTROLE EXTERNO**

65. Entre os benefícios do exame desta representação pode-se mencionar o incremento da economia, eficiência, eficácia ou efetividade de entidade da Administração Indireta, e, no caso em comento, alinhado ao Plano Estratégico 2011 a 2015, no objetivo de contribuir para a melhoria da gestão e do desempenho da administração pública.

66. O encaminhamento de determinações para coibir a prática de atos ilegais ou antieconômicos, tendo como foco a prevenção do Erário, contribui para a melhoria da gestão e do desempenho da administração pública.

### **PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO**

67. Ante todo o exposto, submetem-se os autos à consideração superior, propondo:

a) conhecer da presente representação, satisfeitos os requisitos de admissibilidade previstos nos arts. 235 e 237, inciso VII, do Regimento Interno deste Tribunal, para, no mérito, considerá-la improcedente, sem prejuízo da expedição das seguintes determinações, em função da ocorrência de fatos diversos;

b) determinar à Petrobras Transporte S.A. - Transpetro, com fundamento no art. 250, inciso II, do RI/TCU, que:

b.1) somente inicie a fase pública dos certames licitatórios quando o projeto básico estiver aprovado e a provisão dos recursos financeiros suficientes para sua execução e conclusão integral esteja efetivamente feita, conforme item 1.4 do Regulamento do Procedimento Licitatório Simplificado da Petrobras, observando ainda que, nos casos excepcionais, em que haja alteração significativa no montante de recursos financeiros necessários, em função de novas premissas não considerada na orçamentação original, adote providências para que não ocorram desrespeitos à cadeia de comando normativamente prevista; (28 a 35)

b.2) com relação a não desclassificação das propostas técnicas em desconformidade com o projeto básico, em respeito aos princípios da vinculação ao instrumento convocatório, da isonomia aos licitantes, da legalidade, da eficiência e sobretudo da garantia de contratação da proposta mais vantajosa para a Companhia, avalie a oportunidade e conveniência de se abrir novo prazo para apresentação das propostas escoimadas dos vícios existentes, nos processos licitatórios de grande relevância na modalidade melhor técnica e preço, em prol da elevada competitividade e de se

manter o maior número possível de licitantes, quando houver um grande número de propostas técnicas em desacordo com o projeto básico; (itens 52 a 56)

c) determinar à Controladoria-Geral da União - Secretaria Federal de Controle Interno, com fundamento no art. 250, inciso II, do RI/TCU, que, considerando a relevância do tema, encaminhe a Auditoria Especial 201408039, acompanhada dos anexos que fundamentam os fatos e análises expostas, para que esta Secretaria de Controle Externo tome conhecimento das constatações porventura existentes e possa adotar as medidas pertinentes; (itens 50 e 51) e

d) arquivar os presentes autos, consoante art. 169, inciso V, do Regimento Interno/TCU.

2. O Secretário-Substituto da SecexEstatais manifestou-se de acordo com a instrução.

3. No dia 14/01/2016, foi juntado aos autos o Ofício nº 16/2016/SFAT/MT, por meio do qual a Sr<sup>a</sup> Laira Vanessa Lage Gonçalves, Secretária-Substituta de Fomento para Ações de Transportes, solicita a este Relator “informações atualizadas para orientar decisão sobre financiamento com recursos do Fundo da Marinha Mercante à Petrobras Transportes S.A. para a aquisição de embarcações”.

É o relatório.