

LUÍS CORREIA/PIAUÍ • 12 A 15 DE JUNHO



“PLANEJAMENTO DE INFRAESTRUTURA”

REALIZAÇÃO:



# Transparência em Infraestrutura

---

Renato Morgado

Transparência Internacional - Brasil



"PLANEJAMENTO DE INFRAESTRUTURA"

# Fatores que aumentam os riscos de corrupção em infraestrutura

---

- Complexidade técnica dos projetos
- Alto volume de recursos envolvidos
- Diversidade de atores e fases
- Assimetria de informações
- Complexidade dos processos de contratação e licenciamento ambiental



# Impactos da corrupção em grandes obras de infraestrutura

- Desvirtua os processos de tomada de decisão
- Aumenta os custos
- Reduz a qualidade
- Promove atrasos
- Reduz a competitividade
- Viabiliza interferências no licenciamento ambiental
- Gera problemas na gestão dos recursos voltados à mitigação e compensação



# Grandes Obras, Corrupção e Impactos Socioambientais



## OBRAS NA AMAZÔNIA GERARAM CORRUPÇÃO E IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS\*

SEIS GRANDES OBRAS NA AMAZÔNIA MOSTRAM COMO ILEGALIDADES E DANOS GRAVES AO MEIO AMBIENTE E AS COMUNIDADES TRADICIONAIS CAMINHAM JUNTOS

### HIDRELÉTRICAS DE JIRAU E SANTO ANTÔNIO

Santo Antônio foi oficialmente inaugurada em março de 2012; Jirau, em dezembro de 2016.

Os casos levantados pela Justiça envolvem o pagamento de propinas para a compra da influência política em empresas estatais, principalmente sobre a nomeação de diretores e garantias para representar, dentro das mesmas, os interesses de políticos e empresários. O dinheiro ilegal também estava relacionado à tentativa de anulação do leilão, no caso de Jirau, e a tentativas de amenizar greves e conflitos locais. Ainda, delações da Odobrecht indicam o pagamento de propinas para influenciar e garantir a aprovação da Medida Provisória nº 598/2012, que reduziu o estandarte de unidades de conservação.

PRÁTICAS DE CORRUPÇÃO

IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS

### HIDRELÉTRICA DE BELO MONTE

Usina construída no rio Xingu, em operação desde 2016.

É um caso emblemático. A própria decisão de realizar a obra, questionável em termos técnicos e por seus impactos socioambientais, teve sido impulsionada pelo pagamento de propinas e por doações ilegais de campanha. De acordo com as investigações, houve forte influência política para organizar um grupo de empreiteiras que acabaram por viabilizar o projeto, em detrimento da livre concorrência na licitação. A previsão de custo inicial da construção da Usina de Belo Monte era R\$ 10 bilhões. No entanto, a estimativa do custo final é de R\$ 33 bilhões, sendo R\$ 22,5 bilhões financiados pelo BNDES.

De maneira mais imediata, a Medida Provisória nº 598/2012 alterou os limites de seis unidades de conservação, viabilizando impactos diretos a partir da construção e operação das hidrelétricas. Além disso, milhares de famílias urbanas e ribeirinhas foram deslocadas, estradas foram interditadas, comunidades ficaram isoladas, houve desabastecimento nas cidades e aumento de doenças transmitidas por água contaminada. A área alagada pelas reservatórios excedeu 64,9% do previsto.

Os povos indígenas e ribeirinhos da Volta Grande, a zona do rio Xingu mais atingida pela barragem, passaram a conviver com mudanças cotidianas significativas. Um dos problemas ambientais mais graves é a diminuição do vazão do rio, o que tem afetado a subsistência e o modo de vida de milhares de famílias e a biodiversidade da região. O controle do fluxo do rio, que pode ser reduzido em até 80%, é feito pela própria empresa, por meio do chamado "hidrograma de consenso". Além disso, com o fim da obra, desemprego e índices de violência dispararam em Altamira-PA. Em 2015, foi considerada a cidade mais violenta do Brasil.

### ESTRADA DO PACÍFICO

Rodovia que liga o Brasil ao Peru. Em 2010, foi inaugurado o trecho peruano.

As delações premiadas de altos executivos da Odobrecht revelaram que a Estrada do Pacífico e outras obras peruanas foram viabilizadas à custa do pagamento de propinas milionárias a políticos, partidos e campanhas. A empreiteira, que participou de aproximadamente 40 projetos em 3 diferentes governos no Peru, pagou, segundo os depoimentos, pelo menos US\$ 29 milhões em propinas, em troca de benefícios e contratos de obras para a empresa entre 2005 e 2014.

A rodovia aumentou a pressão por desmatamento na região de fronteira entre Brasil e Peru. Outros problemas ambientais foram potencializados com a pavimentação da rodovia, incluindo atividades ilegais de garimpo e exploração de madeira.

### ASODUTO URUCU-COARI-MANAUS

Com 663 km, atravessa oito municípios amazônicos. Foi inaugurado em 2009.

O custo final da obra foi de R\$ 4,58 bilhões, aumento de 54% do investimento previsto. As investigações indicaram o pagamento de propinas a dirigentes da Petrebras, em troca de vantagens nesta e em outras obras. Diversas empreiteiras formaram um "clube" para combater preços e resultados da licitação – um cartel para fraudar o processo. Em Coarí/AM, município que mais recebe royalties de petróleo e gás no estado, os recursos não têm sido revertidos em melhores serviços e instalações. Autoridades municipais foram investigadas por um esquema de corrupção envolvendo o doteio de royalties, o que culminou na condenação de um ex-prefeito pela Justiça Federal.

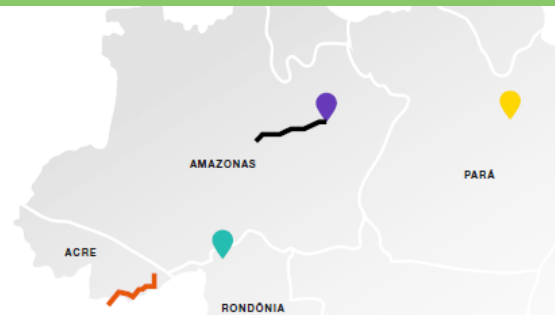
O município de Coari sofreu um rápido crescimento populacional, gatilho para problemas urbanos relacionados ao aumento da prostituição, principalmente infantil. Nas cidades afetadas, existem evidências de que as populações ribeirinhas e indígenas impactadas pelo gasoduto encontravam-se em situação de abandono pelo poder público nas mais diversas áreas, como transporte, saúde, educação, sem acesso à água e à energia elétrica.

### PONTE RIO NEGRO

Primeira ligação rodoviária entre as duas margens do rio Negro. A obra funciona desde outubro de 2011.

Segundo investigações, o projeto teria sido viabilizado pelo pagamento de propina a autoridades estaduais. Os custos da obra quase dobraram, de R\$ 574 milhões para R\$ 1,009 bilhão, em razão de falhas no projeto básico e no próprio planejamento da construção, entre 2007 e 2011. O valor final da obra faz com que ela ficasse conhecida como a "Ponte do Bilhão". O Ministério Público Federal ingressou na Justiça Federal para impedir o início do funcionamento da ponte em 2011, argumentando o superfaturamento da obra e a falta do cumprimento de medidas socioambientais compensatórias. A construção foi inaugurada sob autorização da Justiça.

A ponte favoreceu a ocupação desordenada do solo na região metropolitana de Manaus, fato ampliado pela insuficiência das medidas de mitigação e compensação. A demanda por novas terras provocou invasões e grilagem em unidades de conservação, como na Reserva de Desenvolvimento Sustentável Rio Negro.



## OBRAS NA AMAZÔNIA GERARAM CORRUPÇÃO E IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS\*

SEIS GRANDES OBRAS NA AMAZÔNIA MOSTRAM COMO ILEGALIDADES E DANOS GRAVES AO MEIO AMBIENTE E ÀS COMUNIDADES TRADICIONAIS CAMINHAM JUNTOS

### HIDRELÉTRICAS DE JIRAU E SANTO ANTÔNIO

Santo Antônio foi oficialmente inaugurada em março de 2012; Jirau, em dezembro de 2016.

Os casos levantados pela Justiça envolvem o pagamento de propinas para a compra de influência política em empresas estatais, principalmente sobre a nomeação de diretores e garantias para representar, dentro das mesmas, os interesses de políticos e empreiteiras. O dinheiro ilegal também estava relacionado à tentativa de anulação do leilão, no caso de Jirau, e a tentativas de amenizar graves e conflitos locais. Ainda, doações de Odobrecht indicam o pagamento de propinas para influenciar e garantir a aprovação da Medida Provisória nº 558/2012, que reduziu a extensão das unidades de conservação.

### HIDRELÉTRICA DE BELO MONTE

Usina construída na região do rio Xingu, em operação desde 2016.

É um caso emblemático. A própria decisão de realizar a obra, questionável em termos técnicos e por seus impactos socioambientais, teria sido impulsionada pelo pagamento de propinas e por doações ilegais de campanha. De acordo com as investigações, houve forte influência política para organizar um grupo de empreiteiras que acabaram por viabilizar o projeto, em detrimento da livre concorrência na licitação. A previsão de custo inicial da construção da Usina de Belo Monte era R\$ 19 bilhões. No entanto, a estimativa do custo final é de R\$ 33 bilhões, sendo R\$ 22,5 bilhões financiados pelo BNDES.

### ESTRADA DO PACÍFICO

Rodovia que liga o Brasil ao Peru. Em 2010, foi inaugurado o trecho peruano.

As doações premiadas de altos executivos da Odobrecht revelaram que a Estrada do Pacífico e outras obras peruanas foram viabilizadas à custa do pagamento de propinas milionárias a políticos, partidos e campanhas. A empreiteira, que participou de aproximadamente 40 projetos em 3 diferentes governos no Peru, pagou, segundo os depoimentos, pelo menos US\$ 29 milhões em propinas, em troca de benefícios e contratos de obras para a empresa entre 2005 e 2014.

### GASODUTO URUCU-COARI-MANAUS

Com 663 km, atravessa oito municípios amazônicos. Foi inaugurado em 2009.

O custo final da obra foi de R\$ 4,58 bilhões, aumento de 54% do investimento previsto. As investigações indicaram o pagamento de propinas a dirigentes da Petrobras, em troca de vantagens nesta e em outras obras. Diversas empreiteiras formaram um "clube" para combinar preços e resultados da licitação – um cartel para fraudar o processo. Em Coari/AM, município que mais recebe royalties de petróleo e gás no estado, os recursos não têm sido revertidos em melhores serviços e instalações. Autoridades municipais foram investigadas por um esquema de corrupção envolvendo o desvio de royalties, o que culminou na condenação de um ex-prefeito pela Justiça Federal.

### PONTE RIO NEGRO

Primeira ligação rodoviária entre as duas margens do rio Negro. A obra funciona desde outubro de 2011.

Segundo investigações, o projeto teria sido viabilizado pelo pagamento de propina a autoridades estaduais. Os custos da obra quase dobraram, de R\$ 574 milhões para R\$ 1,099 bilhão, em razão de falhas no projeto básico e no próprio planejamento da construção, entre 2007 e 2011. O valor final da obra faz com que ela ficasse conhecida como a "Ponte do Bilhão". O Ministério Público Federal ingressou na Justiça Federal para impedir o início do funcionamento da ponte em 2011, argumentando o superfaturamento da obra e a falta do cumprimento de medidas socioambientais compensatórias. A construção foi inaugurada sob autorização da Justiça.

PRÁTICAS DE CORRUPÇÃO

IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS

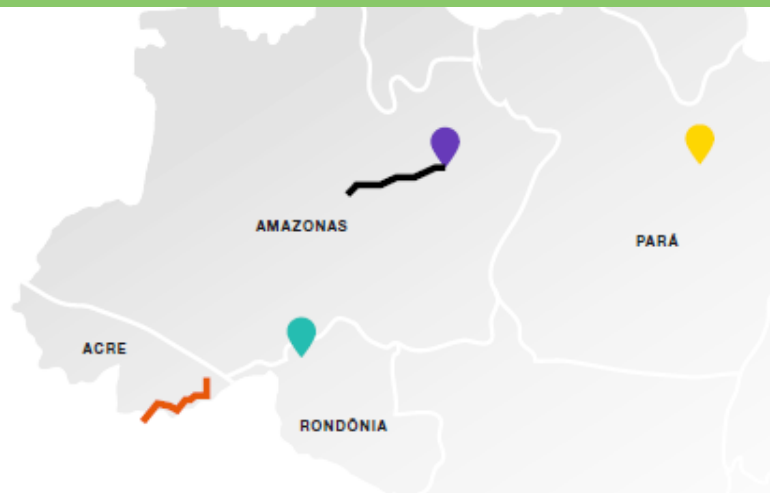
De maneira mais imediata, a Medida Provisória nº 558/2012 alterou os limites de sete unidades de conservação, viabilizando impactos diretos a partir da construção e operação das hidrelétricas. Além disso, milhares de famílias urbanas e ribeirinhas foram desabrigadas, estradas foram interditadas, comunidades ficaram isoladas, houve desabastecimento nas cidades e aumento de doenças transmitidas por água contaminada. A área alagada pelos reservatórios excedeu 64,5% do previsto.

Os povos indígenas e ribeirinhos da Volta Grande, a zona do rio Xingu mais atingida pela barragem, passaram a conviver com mudanças cotidianas significativas. Um dos problemas ambientais mais graves é a diminuição da vazão do rio, o que tem afetado a subsistência e o modo de vida de milhares de famílias e a biodiversidade da região. O controle do fluxo do rio, que pode ser reduzido em até 80%, é feito pela própria empresa, por meio do chamado "Hidrograma de consenso". Além disso, com o fim da obra, desemprego e índices de violência dispararam em Altamira/PA. Em 2015, foi considerada a cidade mais violenta do Brasil.

A rodovia aumentou a pressão por desmatamento na região de fronteira entre Brasil e Peru. Outros problemas ambientais foram potencializados com a pavimentação da rodovia, incluindo atividades ilegais de garimpo e exploração de madeira.

O município de Coari sofreu um repentino crescimento populacional, gatilho para problemas urbanos relacionados ao aumento da prostituição, principalmente infantil. Nas cidades afetadas, existem evidências de que as populações ribeirinhas e indígenas impactadas pelo gasoduto encontravam-se em situação de abandono pelo poder público em suas diversas áreas, como transporte, saúde, educação, sem acesso à água e à energia elétrica.

A ponte favoreceu a ocupação desordenada do solo na região metropolitana de Manaus, fato ampliado pela insuficiência das medidas de mitigação e compensação. A demanda por novas terras provocou invasões e grilagem em unidades de conservação, como na Reserva de Desenvolvimento Sustentável Rio Negro.







ESQUEMAS TÊM DE A SE REPETIR EM DIFERENTES OBRAS

**TRILHAS DE CORRUPÇÃO**



PONTE DO RIO NEGRO (AMAZONAS)



ESTRADA DO PACÍFICO (PERU-BRASIL)



GASODUTO URUCU-COARI-MANAUS (AMAZONAS)



HIDRELÉTRICA DE BELO MONTE (PARÁ)



HIDRELÉTRICA DE JIRAU (RONDÔNIA)



HIDRELÉTRICA DE SANTO ANTÔNIO (RONDÔNIA)

FRAUDE E FAVORECIMENTO NA LICITAÇÃO DAS OBRAS

IRREGULARIDADES NOS CONTRATOS, TERMOS ADITIVOS E SUBCONTRATAÇÕES

PAGAMENTO DE PROPINA, INCLUSIVE POR DOAÇÃO ILEGAL DE CAMPANHA, PARA AGENTES E PARTIDOS POLÍTICOS, COM A FINALIDADE DE GARANTIR INTERESSES DAS EMPRESAS

COMPRA DE INFLUÊNCIA POLÍTICA EM EMPRESAS ESTATAIS QUE CONTRATARAM AS OBRAS OU COMPUNHAM OS CONSÓRCIOS RESPONSÁVEIS PELA EXECUÇÃO

PAGAMENTO DE PROPINA PARA AGENTES POLÍTICOS E LIDERANÇAS LOCAIS COM O OBJETIVO DE DIMINUIR OU EVITAR CONFLITOS NAS OBRAS

COMPRA DE APOIO POLÍTICO PARA MEDIDA PROVISÓRIA QUE DIMINUIA OS LIMITES DE UNIDADES DE CONSERVAÇÃO QUE TIVERAM PARTE DE SUA ÁREA ALAGADA PELO RESERVATÓRIO

LAVAGEM DE DINHEIRO PARA OMITIR A ORIGEM ILEGAL DOS RECURSOS

# A transparência e o acesso à informação pública contribuem para:

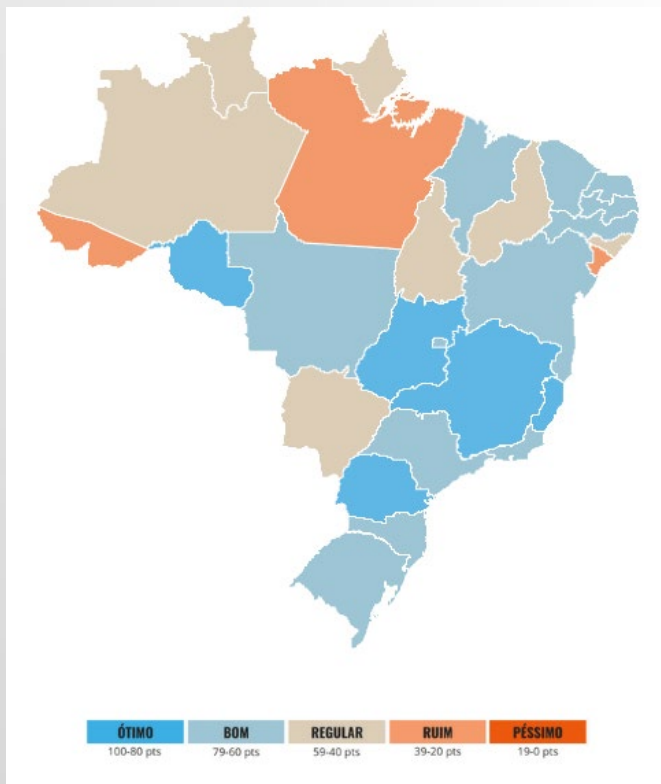
---

- Melhorar a governança pública
- Aumentar a confiança nos governos
- Promover a accountability institucional
- Prevenir e detectar a corrupção.
- Possibilitar a participação e o controle social





# Índice de Transparência e Governança Pública (ITGP)



1º	ESPÍRITO SANTO	90,4 PTS
2º	MINAS GERAIS	90,0 PTS
3º	PARANÁ	89,0 PTS
4º	RONDÔNIA	85,2 PTS
5º	GOIÁS	83,0 PTS
6º	RIO GRANDE DO SUL	78,0 PTS
7º	SANTA CATARINA	74,4 PTS
8º	DISTRITO FEDERAL	74,3 PTS
8º	PERNAMBUCO	74,3 PTS
10º	CEARÁ	73,6 PTS
11º	PARÁIBA	69,2 PTS
12º	SÃO PAULO	67,3 PTS
13º	MATO GROSSO	65,9 PTS
14º	MARANHÃO	64,7 PTS
15º	BAHIA	64,5 PTS
16º	RIO DE JANEIRO	61,9 PTS
17º	RIO GRANDE DO NORTE	61,1 PTS

18º	RORAIMA	59,5 PTS
19º	ALAGOAS	57,8 PTS
20º	MATO GROSSO DO SUL	56,2 PTS
21º	AMAZONAS	56,1 PTS
22º	TOCANTINS	53,0 PTS
23º	PIAUI	48,8 PTS
24º	AMAPÁ	42,5 PTS
25º	SERGIPE	36,2 PTS
26º	PARÁ	30,5 PTS
27º	ACRE	26,7 PTS

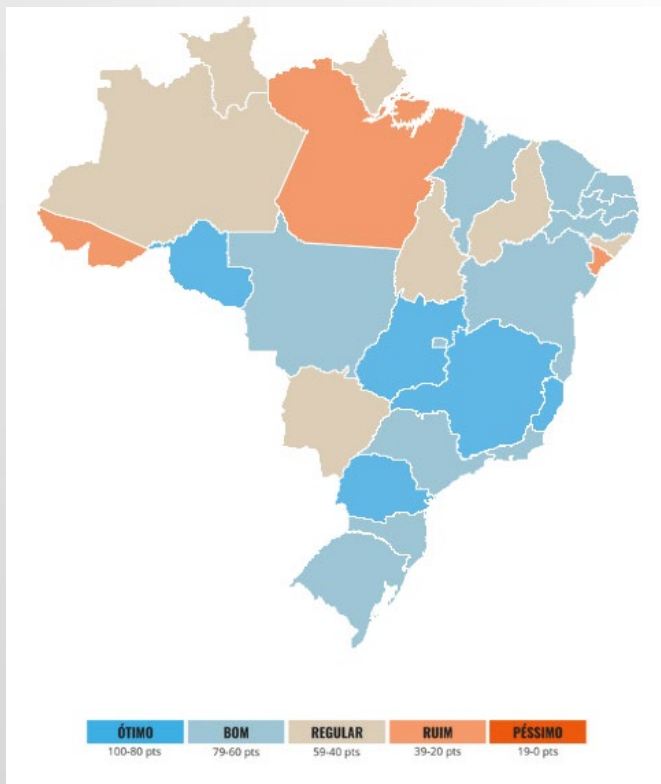


**ENAOP**

2024

"PLANEJAMENTO DE INFRAESTRUTURA"

# Índice de Transparência e Governança Pública (ITGP)



## Licitações

(15 atendem, 10 parcialmente e 2 não atendem)

## Contratos

(19 atendem, 6 parcialmente e 2 não atendem)

## Plataforma obras - financeiro

(5 atendem, 8 parcialmente e 14 não atendem)

## Plataforma obras - físico

(5 atendem, 8 parcialmente e 14 não atendem)



**ENAOP**

2024

"PLANEJAMENTO DE INFRAESTRUTURA"

# Legislação sobre transparência

---

## **TRANSPARÊNCIA E ACESSO À INFORMAÇÃO**

- Lei de Responsabilidade Fiscal - LRF (Lei Complementar n° 101/2000)
- Lei de Acesso à Informação - LAI (Lei n° 12.527/2011)

## **INFRAESTRUTURA, CONTRATOS E LICITAÇÕES**

- Lei (antiga) de licitações e contratos públicos (Lei n° 8.666/1993)
- Concessão e permissão da prestação de serviços públicos (Lei n° 8.987/1995)
- Parcerias Público-Privado (Lei n° 11.079/2004)
- Lei (nova) de licitações e contratos administrativos (Lei n° 14.133/2021)

## **MEIO AMBIENTE E LICENCIAMENTO AMBIENTAL**

- Política Nacional do Meio Ambiente (Lei n° 6.938/1981)
- Lei de Transparência Ambiental (Lei n° 10.650/2003)



# Guias de Transparência Ativa: Obras de Infraestrutura

>> Iniciativa da  
Transparência Internacional -  
Brasil e do Conselho  
Nacional de Controle Interno

>> **Objetivo:** Orientar os  
órgãos de controle interno,  
sobretudo estaduais e  
municipais, na promoção da  
**transparência** em obras de  
**infraestrutura**.



# Guias de Transparência: Infraestrutura e Gestão Florestal

---



Introdução



Leis e Normas



Diretrizes de transparência



Categorias de informação



Fluxo de Controle



Exemplos e boas práticas



"PLANEJAMENTO DE INFRAESTRUTURA"



# Diretrizes de Transparência

---



**Diretrizes de  
transparência**

- >> Centralização
- >> Linguagem simples
- >> Meios socioculturais adequados
- >> Dados Abertos
- >> Transparência passiva



# Fases e Categorias de Informação

Fases da  
Infraestrutura

76  
categorias  
de  
informação



Descrição  
Periodicidade de atualização  
Indicação da base legal ou boa prática

## Fases da Infraestrutura

- >> Planejamento da política de infraestrutura
- >> Estudos de viabilidade técnica, social e ambiental
- >> Procedimentos de licenciamento ambiental e monitoramento das medidas de mitigação e compensação
- >> Processo licitatório e de contratação
- >> Execução e o monitoramento da obra
- >> Prestação de serviços públicos

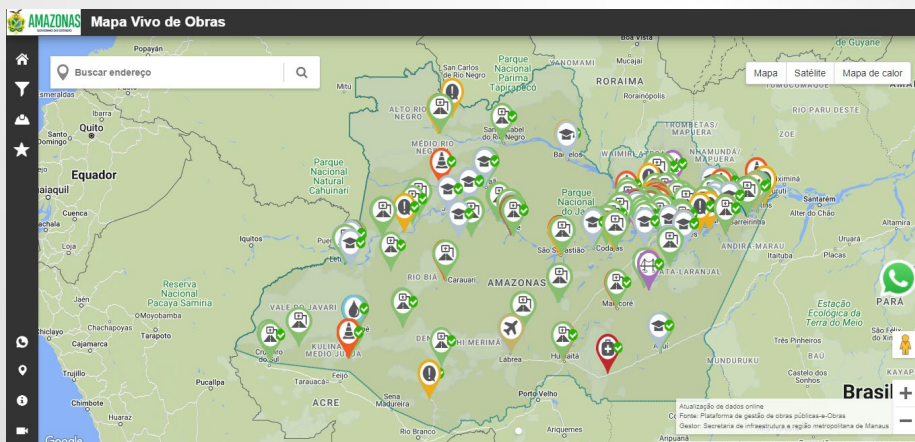


"PLANEJAMENTO DE INFRAESTRUTURA"

# Fluxo de Controle



# Exemplo de Fomento à Transparência



## SMOI Transparência nas obras públicas

Estão disponibilizados nessa página os dados básicos relacionados às obras públicas geridas pela Secretaria de Obras e Infraestrutura no Município de Porto Alegre. Os dados a serem apresentados – datas, prazos, valores, contratados, status – têm por objetivo permitir ao cidadão o conhecimento a respeito dos investimentos e andamento de serviços de obra na Capital, cumprindo com a Lei Municipal 12.724, de 25 de setembro de 2020.

Pesquise palavras-chave dentro das obras. Exemplo: empresa contratada, localização etc.



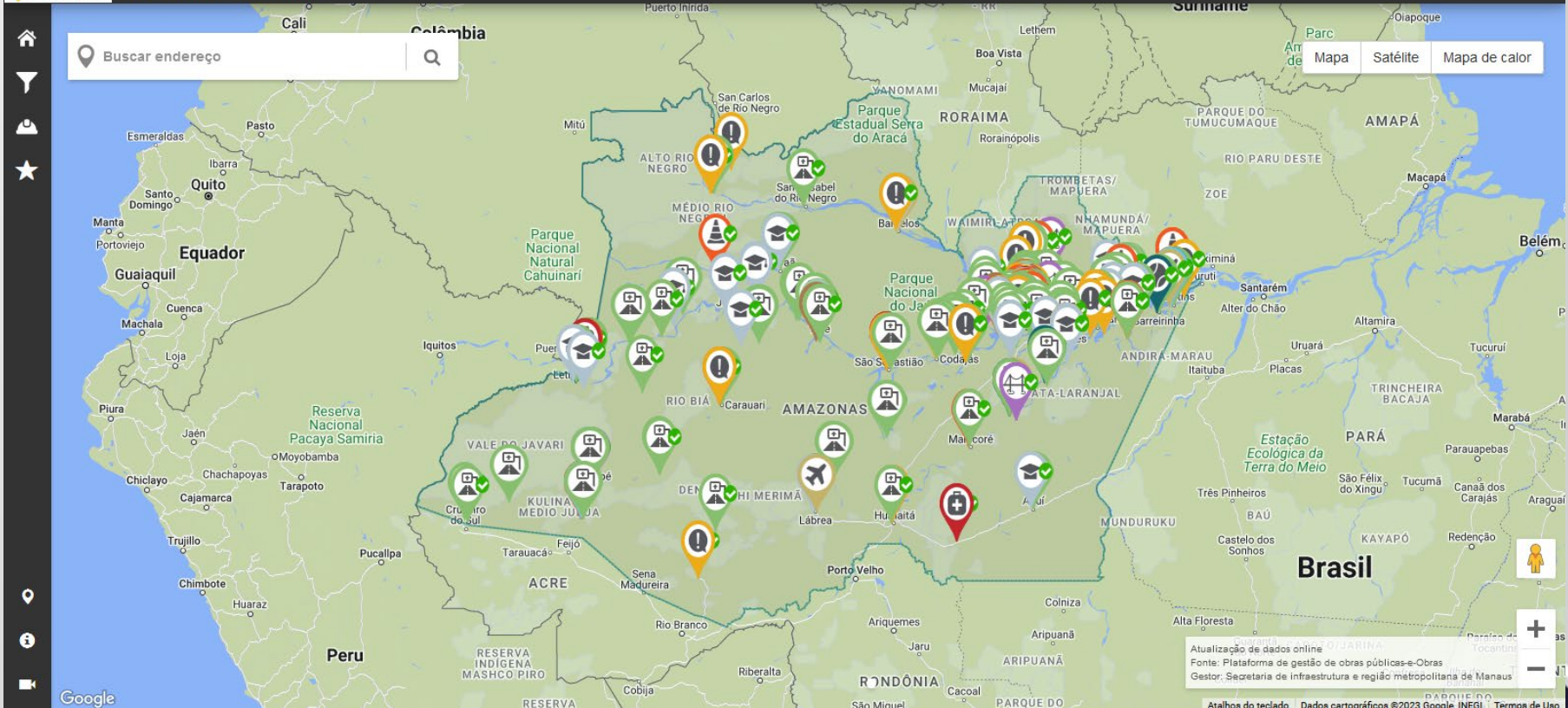
**ENAOP**  
2024

“PLANEJAMENTO DE INFRAESTRUTURA”





# Mapa Vivo de Obras



"PLANEJAMENTO DE INFRAESTRUTURA"





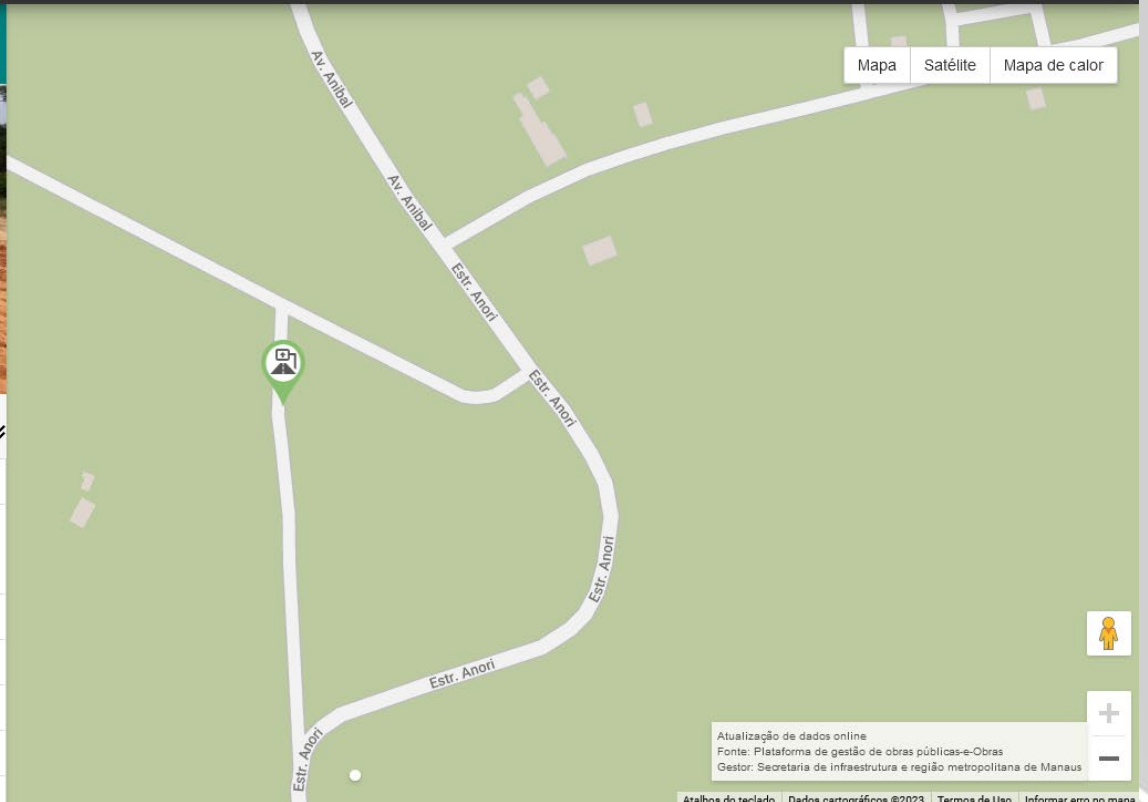
## Mapa Vivo de Obras

CT-00005/2018-SEINFRA



### INFORMAÇÕES GERAIS

Contrato	CT-00005/2018-SEINFRA
Objeto	Recuperação e Melhorias em Ramais no Amazonas, Localizados nos Municípios de Anamá e Anori/AM.
Período vigência	12/03/2018 - 05/02/2020
Período de execução	12/03/2018 - 05/02/2020
Dias vigência	695
Situação atual	Extinto por Decurso de Prazo
Órgão fiscalizador	SEINFRA - SECRETARIA DE



Atualização de dados online  
Fonte: Plataforma de gestão de obras públicas-e-Obras  
Gestor: Secretaria de Infraestrutura e região metropolitana de Manaus

Atalhos do teclado: Dados cartográficos ©2023 | Termos de Uso | Informar erro no mapa



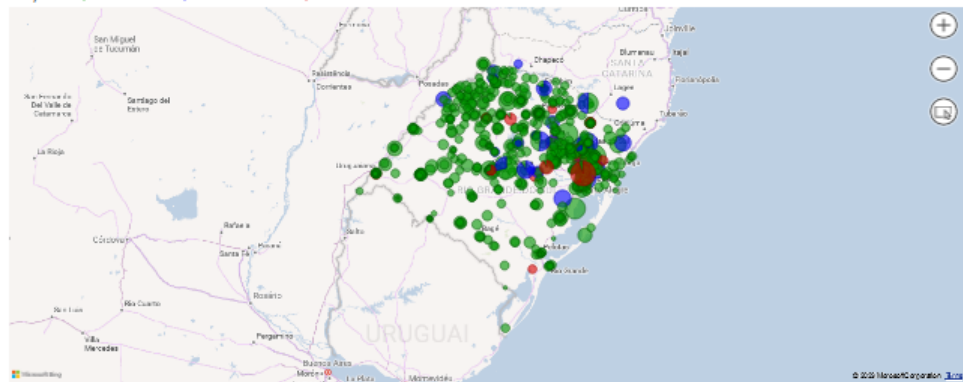
"PLANEJAMENTO DE INFRAESTRUTURA"

← Mapa de Obras

MAPA DE OBRAS - RS

TOTAL OBRAS	OBRAS EM ANDAMENTO	OBRAS CONCLUÍDAS	VALOR TOTAL CONTRATADO
<b>1.193</b>	<b>84</b>	<b>955</b>	<b>R\$ 148,29 Mi</b>

Situação Obra ● OBRA CONCLUÍDA ● OBRA EM ANDAMENTO ● OBRA PARALISADA



DETALHAMENTO INFORMAÇÕES

Município	Tipo	Situação da Obra	Objeto Contrato
Todos	Todos	Todos	Todos
Nome Contratada	Número Demanda	Função	Data início obra
Todos	Todos	Todos	01/01/2011 31/12/2025
Empenho	Contrato FPE	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	
Todos	Todos	<input type="button" value="Limpar Filtros"/>	



**ENAOP**

2024

"PLANEJAMENTO DE INFRAESTRUTURA"

Demanda	Link Edital	Link Contrato	Tipo	Função	Início Previsto	Início Obra	Fim Previsto	Fim Obra	Atraso Início	Atraso Fim	Vigência
SE/2022/00678			URGENTE	EDUCACAO	16/06/2023		13/10/2023		46	0	
SE/2022/00666			URGENTE	EDUCACAO	29/06/2023	22/06/2023	25/11/2023		0	0	40
SE/2022/00660			URGENTE	EDUCACAO	16/06/2023		12/12/2023		46	0	
SE/2022/00577			URGENTE	EDUCACAO	07/11/2022	07/11/2022	06/12/2022	11/11/2022	0	0	4
SE/2022/00512			URGENTE	EDUCACAO	09/02/2023	09/01/2023	08/06/2023		0	54	204
SE/2022/00472			URGENTE	EDUCACAO	22/06/2023		20/08/2023		40	0	
SE/2022/00415			URGENTE	EDUCACAO	23/12/2022	24/12/2022	20/02/2023	25/04/2023	1	64	122
SE/2022/00400			URGENTE	EDUCACAO	18/05/2023	18/05/2023	15/08/2023		0	0	75
SE/2022/00360			URGENTE	EDUCACAO	20/12/2022	20/12/2022	17/02/2023	28/04/2023	0	70	129
SE/2022/00319			URGENTE	EDUCACAO	31/01/2023	31/01/2023	31/03/2023	31/03/2023	0	0	59
SE/2022/00307			AUTONOMIA FINANCEIRA		20/10/2022	20/10/2022	18/12/2022	18/12/2022	0	0	59
SE/2022/00272			URGENTE	EDUCACAO	13/01/2023	13/01/2023	12/04/2023	20/03/2023	0	0	66
SE/2022/00268			URGENTE	EDUCACAO	06/02/2023	06/02/2023	06/04/2023	07/04/2023	0	1	60
SE/2022/00267			URGENTE	EDUCACAO	01/06/2023		28/10/2023		61	0	
SE/2022/00246			URGENTE	EDUCACAO	04/05/2023	04/05/2023	02/07/2023	23/05/2023	0	0	19

#### ACOMPANHAMENTO ADITIVOS / CONTRATOS

Demanda	Nº Aditivo	Nome Arquivo	Download Aditivo	Município	Valor Original	Valor do Aditivo	Valor Atual
SE/2014/00055	1	1 TERMO ADITIVO CONTRATO 030-2019 PROC 19-1900-0003885-3 - ASSINADO.PDF		PORTO ALEGRE	R\$ 379.702,21	R\$ 432.450,07	432.450,07
SE/2014/00117	1	117_25 2 016-SEDUC_DOE20170112_018.PDF		ROLADOR	R\$ 21.974,88	R\$ 21.972,17	21.972,17
SE/2014/00172	1	172_146.2015-		PELOTAS	R\$ 13.964,26	R\$ 12.153,99	12.153,99
SE/2014/00263	1	INFO SGO 05-2017.PDF		TAQUARA	R\$ 245.722,20	R\$ 236.867,84	236.867,84
SE/2014/00309	1	SE.2014.00309 INFORMACAO.PDF		NOVA SANTA RITA	R\$ 75.518,99	R\$ 64.044,58	64.044,58
SE/2014/00320	1	ADITIVO ASSINADO.PDF		AGUDO	R\$ 70.359,25	R\$ 77.976,71	77.976,71
SE/2014/00336	1	PUBLICAÇÃO_ADITIVO_DOE20161219_030(2).PDF		PONTOURA XAVIER	R\$ 359.121,31	R\$ 359.121,31	359.121,31
SE/2014/00344	1	PRIMEIRO ADITIVO.PDF		BOM RETIRO DO SUL	R\$ 309.064,77	R\$ 307.820,06	307.820,06
SE/2014/00358	1	ADITIVO ASSINADO.PDF		DOM PEDRITO	R\$ 190.140,68	R\$ 188.997,12	188.997,12
SE/2014/00384	1	SE 2014.00384 PUBLICAÇÃO ADITIVO.PDF		TAQUARI	R\$ 421.133,04	R\$ 421.132,89	421.132,89
SE/2014/00459	1	1º TERMO ADITIVO.PDF		SAGE	R\$ 107.892,17	R\$ 107.892,10	107.892,10

#### ACOMPANHAMENTO MEDIÇÕES

##### DATA VISITA

07/03/2021 27/07/2021

Demanda	Parcela	Município	Início Previsto	Data Visita	Atraso Etapa (dias)	Valor Limite	Valor Atestado	Valor Acumulado	Percentual Entr
SE/2022/00678	1	A LO ALEGRE	16/06/2023		0	R\$ 141.450,89	R\$ 0,00	R\$ 0,00	0
SE/2022/00678	2	A LO ALEGRE	16/07/2023		0	R\$ 184.110,29	R\$ 0,00	R\$ 0,00	0
SE/2022/00678	3	A LO ALEGRE	15/08/2023		0	R\$ 141.930,21	R\$ 0,00	R\$ 0,00	0
SE/2022/00678	4	A LO ALEGRE	14/09/2023		0	R\$ 98.656,88	R\$ 0,00	R\$ 0,00	0
SE/2022/00666	1	TAQUARA	29/06/2023	05/07/2023	6	R\$ 39.610,93	R\$ 39.610,93	R\$ 39.610,93	14
SE/2022/00666	2	TAQUARA	29/07/2023	18/07/2023	0	R\$ 66.018,24	R\$ 66.018,24	R\$ 105.629,17	39
SE/2022/00666	3	TAQUARA	28/08/2023		0	R\$ 52.814,98	R\$ 0,00	R\$ 105.629,17	39
SE/2022/00666	4	TAQUARA	27/09/2023		0	R\$ 39.610,93	R\$ 0,00	R\$ 105.629,17	39
SE/2022/00666	5	TAQUARA	27/10/2023		0	R\$ 66.018,25	R\$ 0,00	R\$ 105.629,17	39



ENAOP  
2024

# Controle social



Guia Infraestrutura Aberta



"PLANEJAMENTO DE INFRAESTRUTURA"

# Questionário procedimentos



**ENAOP**

2024

"PLANEJAMENTO DE INFRAESTRUTURA"



# OBRIGADO!

Renato Morgado

[rmorgado@br.transparency.org](mailto:rmorgado@br.transparency.org)

[www.transparenciainternacional.org.br](http://www.transparenciainternacional.org.br)



"PLANEJAMENTO DE INFRAESTRUTURA"