

# INFRAESTRUTURA ABERTA

UM GUIA PARA A SOCIEDADE CIVIL

PROMOVENDO A TRANSPARÊNCIA E O  
CONTROLE SOCIOAMBIENTAL DE PROJETOS  
E OBRAS DE INFRAESTRUTURA NO BRASIL



# INFRAESTRUTURA ABERTA

UM GUIA PARA A SOCIEDADE CIVIL

PROMOVENDO A TRANSPARÊNCIA E O  
CONTROLE SOCIOAMBIENTAL DE PROJETOS  
E OBRAS DE INFRAESTRUTURA NO BRASIL

**COORDENAÇÃO** Renato Morgado  
**AUTORIA** Amanda Faria Lima, Maria Dominguez e Renato Morgado  
**REVISÃO** Ana Cristina Barros e Maria da Graça Prado  
**PESQUISA** Amanda Faria Lima, Ciro Moraes dos Reis e Kátia Demeda  
**REVISÃO GRAMATICAL** Vicente Melo  
**PROJETO GRÁFICO** Guto Rodrigues  
**CAPA** Divulgação/PAC

Todos os esforços foram empenhados para verificar a exatidão das informações contidas neste relatório. Acredita-se que todas as informações estavam corretas em outubro de 2023. No entanto, a Transparência Internacional - Brasil não se responsabiliza pelas consequências do uso dessas informações para outros fins ou em outros contextos.



2023 Transparência Internacional - Brasil. Exceto se apontado de outra forma, este trabalho está sob licença CC BY-ND 4.0 DE. Citações são permitidas. Favor entrar em contato com a Transparência Internacional - Brasil – [brasil@br.transparency.org](mailto:brasil@br.transparency.org) – para tratar de pedidos para usar o relatório.

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

**REALIZAÇÃO:**



**APOIO:**



# SUMÁRIO

INTRODUÇÃO PÁG 4

**1** CORRUPÇÃO EM GRANDES  
OBRAS DE INFRAESTRUTURA  
PÁG 7

**2** IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS  
DA INFRAESTRUTURA  
PÁG 9

**3** TRANSPARÊNCIA E CONTROLE  
SOCIAL NA INFRAESTRUTURA  
PÁG 11

**4** DIRETRIZES GERAIS  
DE TRANSPARÊNCIA  
PÁG 14

**5** INSTRUÇÕES  
PARA AVALIAÇÃO  
DA TRANSPARÊNCIA  
PÁG 16

**6** METODOLOGIA  
PARA AVALIAÇÃO  
DA TRANSPARÊNCIA  
PÁG 21

**7** EQUAÇÃO DA PONTUAÇÃO E  
CLASSIFICAÇÃO  
DOS RESULTADOS  
PÁG 29

**8** RECOMENDAÇÕES DE AÇÕES  
DE CONTROLE SOCIAL  
PÁG 30

REFERÊNCIAS PÁG 32

ANEXOS PÁG 35



# INTRODUÇÃO

O setor de infraestrutura está relacionado a mais de 80% das metas previstas nos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU (UNEP, 2019). Estima-se que, para que os ODS sejam atingidos até 2040, sejam necessários mais de 90 trilhões de dólares em investimentos no setor de infraestrutura (OCP, 2023), inclusive como uma resposta a desafios globais como a adaptação e a mitigação às mudanças climáticas.

A garantia de direitos básicos da população – como o acesso à saúde, à educação, à mobilidade e à moradia digna – passa, necessariamente, por investimentos em infraestrutura. Uma das razões associadas ao baixo nível de acesso à água potável por bilhões de pessoas ao redor do mundo (ONU, 2018), por exemplo, é a deficiência da infraestrutura que viabiliza esse tipo de serviço.

Apesar de seus potenciais benefícios econômicos e sociais, trata-se de um setor com alta vulnerabilidade à corrupção, com perdas estimadas em até 50% (FMI, 2020). No Brasil, obras de infraestrutura têm sido associadas a recorrentes escândalos de corrupção, minando os seus benefícios socioeconômicos e potencializando seus efeitos negativos para o meio ambiente e para as comunidades afetadas. Práticas de corrupção como fraudes em

licitações e licenciamentos, pagamentos de propinas, e doações ilegais para campanhas e partidos políticos fragilizam significativamente os processos de governança dos projetos e obras de infraestrutura, causando impactos negativos no custo e na qualidade dos serviços públicos.

Uma vez que o problema é conhecido, um dos caminhos para aumentar as possibilidades de detecção, evitar a recorrência da corrupção e diminuir os impactos socioambientais do setor passa pelo fortalecimento da transparência e das ações de controle interno, externo e social nas políticas e nos projetos de infraestrutura.

Tendo como objetivo estimular especificamente o controle social no setor, apresentamos este **Guia Infraestrutura Aberta, um material destinado a instrumentalizar organizações da sociedade civil, ativistas, jornalistas, cidadãos e**

1

Para o desenvolvimento deste guia, utilizamos como referências, sobretudo, o [Infrastructure Transparency Index \(ITI\)](#) da CoST, o [Open Contracting for Infrastructure Data Standard](#) da Open Contracting Partnership, o [Project Anti-Corruption System](#) do Global Infrastructure Centre e o [Framework for Disclosure in PPPs](#) do Banco Mundial.

**cidadãs em geral** para o monitoramento de projetos e obras de infraestrutura.

O guia oferece uma metodologia para a avaliação dos níveis de transparência dos projetos e obras de infraestrutura ao redor do país. Por meio da sua aplicação, poderão ser identificadas quais informações relevantes estão disponíveis sobre as obras, se essas informações são publicadas em formatos adequados e se ocorreram oportunidades de participação social no processo decisório, considerando as diferentes fases de todo o ciclo de vida da infraestrutura.

Apesar de ser direcionado para a sociedade civil, este guia também pode ser utilizado por gestores públicos de todo o país envolvidos em obras de infraestrutura, visando torná-las mais abertas, transparentes, íntegras, sustentáveis e resilientes às mudanças climáticas. Com este material, **buscamos contribuir para a construção de políticas, projetos e obras de infraes-**

**trutura que contribuam efetivamente com o desenvolvimento socioeconômico, estejam adaptadas – e não contribuam – às mudanças climáticas e a outros impactos socioambientais, que incluam grupos e populações em situações de vulnerabilidade no processo decisório, e que sejam capazes de prestar contas aos cidadãos sobre os investimentos realizados e sobre as escolhas feitas ao longo do ciclo de vida da infraestrutura.**

Os indicadores propostos pela metodologia foram definidos a partir de análises da legislação e de boas práticas nacionais e internacionais<sup>1</sup> de transparência no setor de infraestrutura. Os indicadores desenvolvidos buscam avaliar, por exemplo, informações sobre contratações de projetos, estudos de viabilidade técnica e ambiental, programas e políticas de integridade, participação social, e licenciamento ambiental, explicitando a importância de um olhar integrado da transparência na infraestrutura.



**CLIQUE AQUI**  
e saiba mais

## CLIMA, CORRUPÇÃO E OBRAS DE INFRAESTRUTURA

O Atlas de Clima e Corrupção, da Transparência Internacional – Brasil, mostrou que o combate aos efeitos nocivos das mudanças climáticas, um dos maiores desafios da humanidade nos nossos tempos, deve incluir medidas efetivas para combater a corrupção na agenda climática, incluindo nos investimentos em infraestrutura voltada à adaptação e à mitigação. O relatório mostra, por exemplo, que na Região Serrana do Rio de Janeiro, após as chuvas intensas de 2011, houve um alto investimento em projetos de infraestrutura visando conter novos desastres, em uma tentativa de sanar vulnerabilidades da região. Entretanto, os recursos foram drenados por superfaturamentos nas obras de contenção das encostas e por desvios estimados em até R\$ 4 bilhões. Até hoje, as cidades, a população – sobretudo sua parcela que vive em situação de vulnerabilidade – continuam sofrendo com as chuvas anualmente. O Atlas também apresenta casos relacionados a decisões, políticas e investimentos em setores como energia, transportes e mineração.

Foto: Alberto César Araújo/Amazônia Real

Este guia está estruturado em oito tópicos:

1. **Riscos de corrupção e grandes obras de infraestrutura:** apresenta os principais riscos de corrupção associados ao ciclo de vida dos projetos de infraestrutura.
2. **Impactos socioambientais da infraestrutura:** destaca os principais impactos socioambientais das obras de infraestrutura e apresenta a conexão entre corrupção e impactos socioambientais do setor.
3. **Transparência e controle social em infraestrutura:** argumenta a favor da transparência na infraestrutura como mecanismo fundamental para a promoção da integridade e da sustentabilidade do setor.
4. **Diretrizes de transparência em infraestrutura:** lista as diretrizes para abertura e acesso aos dados e informações sobre infraestrutura.
5. **Orientações para avaliação:** explica os passos que devem ser adotados para a aplicação da metodologia.
6. **Metodologia para avaliação da transparência em infraestrutura:** lista as categorias de informação e os indicadores a serem avaliados, bem como suas pontuações para a avaliação proposta.
7. **Equação de avaliação e classificação dos resultados:** explica a equação que calcula a nota final da avaliação em uma escala que vai de 0 a 100, e demonstra como interpretar a pontuação final obtida a partir da aplicação da metodologia.
8. **Sugestões de ações de controle social:** propõe outras ações de incidência que podem ser adotadas a partir da aplicação da metodologia proposta pelo guia.

Além disso, compõem os anexos deste guia uma [Planilha de Avaliação](#), que detalha os indicadores apresentados pela metodologia, e uma lista das principais normas federais de transparência aplicáveis a obras de infraestrutura.

*Esperamos que este guia seja útil para todas as pessoas interessadas em monitorar a transparência de obras de infraestrutura em todas as regiões do Brasil. Desejamos uma ótima leitura e um uso proveitoso do material!*

# 1

## CORRUPÇÃO EM GRANDES OBRAS DE INFRAESTRUTURA

O investimento em infraestrutura está no topo das prioridades da agenda política de governos ao redor do mundo, seja pela necessidade de prestar serviços básicos para a população, seja como medida de estímulo econômico, que ganhou ainda mais impulso no contexto pós-pandemia (UNOPS, 2021). No caso do Brasil, para solucionar carências na prestação de serviços públicos, garantir o acesso a direitos fundamentais dos cidadãos e diminuir desigualdades regionais, é necessário aumentar substancialmente o volume e a eficiência dos gastos com infraestrutura. Isso implica o incremento da capacidade do país de planejar e gerir os ativos de infraestrutura, além de investir em obras como aeroportos, rodovias, ferrovias, estações de tratamento de água e redes de telecomunicação, entre outras (RAISER *et al.*, 2017).

Entretanto, apesar da necessidade e da importância desses investimentos, o setor de infraestrutura apresenta características específicas que o tornam particularmente vulnerável à corrupção. A corrupção pode ter efeitos negativos na qualidade do resultado final da obra, nos valores finais dos investimentos e no tempo necessário para a sua conclusão. Apesar da importância de se detectar, investigar e punir atos de corrupção em grandes obras de infraestrut-

tura, ainda são reconhecidos os desafios para tanto: a complexidade dos dados e fases de uma obra, os diferentes tipos de contratações e licitações, o alto volume de recursos investidos, as diferentes fontes de investimentos, a baixa transparência, e os múltiplos atores envolvidos, tanto do setor público quanto do privado, entre outros.

Quando se trata dos riscos de corrupção, considerando as diversas fases de execução de uma obra de infraestrutura,



a fase de planejamento merece destaque, uma vez que a ocorrência de problemas nesse momento de definição do escopo do projeto e de dimensionamento dos seus impactos e resultados pode implicar em uma cadeia de eventos negativos (RAJÃO, FERNANDES JÚNIOR e MELO, 2021).

Abaixo apresentamos as principais características do setor de infraestrutura que o tornam especificamente suscetível a riscos de corrupção.

- Complexidade técnica e magnitude dos projetos de infraestrutura, o que dificulta o monitoramento pela sociedade (NAWAZ, 2010; ZHAI et al., 2021; STANSBURY, 2005; RAJÃO, FERNANDES JÚNIOR e MELO, 2021).
- Assimetria de informações com a população, dificultando a participação e o controle social (GOLDEN e PICCI, 2005; KENNY, 2007).
- Grande volume de recursos investidos, o que estimula práticas oportunistas em razão dos potenciais ganhos (ROSE-ACKERMAN, 1999; L'ASTORINA e BORENSTEIN, 2011).
- Diversidade de atores envolvidos, o que dificulta o gerenciamento, a supervisão e o monitoramento de sua atuação (NAWAZ, 2010; ZHAI et al., 2021; STANSBURY, 2005; RAJÃO, FERNANDES JÚNIOR e MELO, 2021).
- Interligação entre o setor privado e o setor público para o desenvolvimento dos investimentos, o que cria oportunidades para a influência indevida e o *rent-seeking* (KENNY, 2007).
- Desenhos de políticas públicas que não preveem a participação da sociedade civil, especialmente nas dimensões do monitoramento, do financiamento e da elegibilidade dos projetos (PRADO, 2015).
- Deturpação estratégica dos estudos de viabilidade econômica, onde os parâmetros são explicitamente manipulados de modo a gerar ganhos políticos e enriquecimento ilícito (RAJÃO, FERNANDES JÚNIOR e MELO, 2021).
- Falta de diligência correta sobre os responsáveis pela execução do contrato, e falta de fiscalização dos agentes públicos e privados envolvidos no processo (STANSBURY, 2005; RAJÃO, FERNANDES JÚNIOR e MELO, 2021).
- Baixa transparência sobre os recursos investidos e sobre as fases de licitação e contratação das obras (BAUHR et al., 2019), inclusive por meio de decisões políticas para manter essas informações opacas (ADAM e FAZEKAS, 2023).

## 2

# IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS DA INFRAESTRUTURA

Para além dos riscos de corrupção em obras de infraestrutura, os investimentos nesse setor também podem resultar em impactos relevantes no meio ambiente, na população que vive próxima aos empreendimentos, e nas dinâmicas socioeconômicas dos territórios afetados. Obras de infraestrutura podem ser, nesse sentido, um dos principais elementos que causam danos aos modos de vida, territórios, direitos sociais e culturais de povos indígenas, quilombolas e comunidades tradicionais no Brasil.

Exemplos de obras que exerceram diferentes tipos de impactos negativos nas vidas das comunidades que vivem em seus entornos incluem a Rodovia Transamazônica (BR-230), a BR-163, que liga Cuiabá, Mato Grosso, a Santarém, Pará, e as Usinas Hidrelétricas de Balbina, no rio Uatumã, e de Tucuruí, no rio Tocantins (NAKANE, 2023).

Para evitar esses tipos de danos socioambientais, a fase do planejamento das obras, como já mencionado na seção anterior, ganha ainda maior relevância. Nessa fase, as definições do escopo do projeto, a avaliação de seus impactos e as estimativas de resultados pouco claras ou subdimensionadas, para além de implicar

riscos de corrupção, podem implicar um “dimensionamento deficiente dos projetos básicos, análises de riscos pouco realistas e supervalorização dos benefícios em detrimento de seus impactos socioambientais” (CHIAVARI *et al.*, 2020). Aqui, a ausência de processos participativos sobre a tomada de decisão em projetos de infraestrutura, bem como dos processos de Consulta Livre, Prévia e Informada (CLPI) a povos indígenas, quilombolas e comunidades tradicionais, também pode impactar de forma negativa a estruturação e a execução dos projetos de infraestrutura (LIMA *et al.*, 2022; ISA, 2023; NAKANE, 2023), sobretudo em relação aos seus impactos socioambientais negativos.

O arcabouço legal brasileiro determina a obrigatoriedade de realização de estudos prévios de impacto ambiental para a instalação de obras potencialmente causadoras de significativos impactos ambientais, prevista, por exemplo, tanto na Política Nacional de Meio Ambiente (Lei nº 6.938/1981) quanto na Constituição Federal de 1988, em seu artigo 225. Por outro lado, lacunas persistem na avaliação prévia sobre os impactos socioambientais de obras de infraestrutura, uma vez que, no Brasil, pouco se avançou na realização da Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) como subsídio para a tomada de decisão quanto às alternativas de investimento em infraestrutura (SÁNCHEZ, 2017).

Sendo assim, as perspectivas de combate à corrupção e de redução dos impactos socioambientais são duas abordagens de igual importância quando analisamos investimentos em infraestrutura, possuindo, inclusive, uma estreita relação entre si. Sabe-se, por exemplo, que práticas de corrupção enfraquecem as medidas necessárias para proteger os recursos naturais impactados pelas obras, reduzindo os benefícios sociais e ecológicos que essas infraestruturas podem oferecer, encorajando projetos desnecessários ou superestimados, e empregando métodos e materiais mais danosos ao meio ambiente (NELSON *et al.*, 2021).



## GRANDES OBRAS E CORRUPÇÃO NA AMAZÔNIA

No Brasil, práticas de corrupção e impactos socioambientais negativos caminharam juntos e foram recorrentes em grandes obras de infraestrutura na Amazônia, como nos casos das hidrelétricas de Belo Monte, Jirau e Santo Antônio, da Ponte Rio Negro, e do gasoduto Urucu-Coari-Manaus. A corrupção em obras de infraestrutura no Brasil também levou a violações de direitos de diversos povos indígenas e comunidades locais afetadas por essas obras (O'BRIEN, 2019; FRANCE e DURÍ, 2020). Esses projetos de infraestrutura envolveram, dentre outras práticas, o pagamento de propinas com o objetivo de garantir o favorecimento em processos licitatórios, de assegurar a celebração de contratos e termos aditivos, e, no âmbito dos órgãos ambientais, de facilitar a obtenção das licenças ambientais. O relatório [Grandes obras na Amazônia: corrupção e impactos socioambientais](#), elaborado pela Transparência Internacional – Brasil e pela WWF – Brasil, apresenta estudos de casos de corrupção em grandes obras na Amazônia brasileira e seus impactos socioambientais.



**CLIQUE AQUI**  
e saiba mais

Gasoduto Urucu-Coari-Manaus (AM)  
Foto: Divulgação Petrobras

# 3

## TRANSPARÊNCIA E CONTROLE SOCIAL NA INFRAESTRUTURA

Diante dos riscos de corrupção que existem em todas as etapas de realização de uma grande obra, e considerando os potenciais impactos socioambientais dos investimentos em infraestrutura, torna-se necessário promover práticas mais robustas de transparência, integridade e sustentabilidade no setor.

Nesse cenário, o monitoramento da transparência em projetos de infraestrutura pode ser feito por múltiplos atores. Organizações da sociedade civil podem desenvolver avaliações e ferramentas que monitoram a transparência, além de fazer pedidos de acesso à informação e denúncias nos canais adequados. Os órgãos de controle interno podem atuar no setor de infraestrutura por meio de auditorias, códigos de conduta, mecanismos de *due diligence* e gerenciamento de conflitos de interesses, além do rastreamento das contas dos projetos, ajudando a prevenir e combater a corrupção no setor (NAWAZ, 2010; PRADO, 2015; OWUSU, CHAN e SHAN, 2019). Como órgãos de controle externo, os Tribunais de Contas podem realizar auditorias e outros tipos de fiscalização, buscando promover a legalidade e a efetividade dos investimentos em infraestrutura, o que inclui a possibilidade de aplicação de sanções caso sejam identificadas irregularidades. É necessário, enfim, que o planejamento dos projetos de infraestrutura seja per-

meado por mecanismos de transparência, integridade e *accountability*, limitando as oportunidades de corrupção em todo o processo (NELSON *et al.*, 2021).

Tais mecanismos também são fundamentais para que os aspectos socioambientais de grandes obras sejam geridos de forma adequada. Práticas de integridade permitem que os processos de tomada de decisão que afetam os impactos socioambientais desse tipo de empreendimento ocorram à luz do interesse público e viabilizam o equilíbrio entre os aspectos sociais, econômicos e ambientais. Já a existência de mecanismos de transparência e *accountability* é condição para que os diferentes grupos de interesse, em especial os grupos diretamente afetados por grandes obras, possam participar dos processos decisórios e do monitoramento dos impactos socioambientais do empreendimento.

No Brasil, existe uma relevante base legal que trata da transparência em obras de infraestrutura. Esse conjunto de leis

contempla questões gerais de transparência ativa e passiva, aplicáveis a todas as áreas da administração pública, passando por informações específicas aos processos de contratações e licitações públicas até chegar nas informações ambientais, que se aplicam às obras de infraestrutura, considerando seus impactos socioambientais.

Dentre as leis gerais, destacam-se, para esses propósitos, a Lei de Acesso à Informação – LAI (Lei Federal nº 12.527/2011), que regula o direito constitucional de todo cidadão e cidadã a ter acesso aos dados e informações públicas, e a Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF (Lei Complementar nº 101/2000), que traz obrigações sobre a transparência da gestão fiscal e orçamentária, sendo ambas legislações as mais amplas quando se trata de transparência no Brasil.

A legislação que trata sobre os processos e modalidades de contratação no setor público, como as Leis de Licitação (Lei nº 8.666/1993 e Lei nº 14.133/2021), a Lei de Concessões (Lei nº 8.987/1995) e a Lei de Parcerias Público-Privadas – PPP (Lei nº 11.079/2004) trazem outras obrigações sobre a transparência nos processos de licitação e contratação de obras públicas.

E, por fim, temos a legislação ambiental, como a Política Nacional do Meio Ambiente (Lei nº 6.938/1981), a Lei de Transparência Ambiental (Lei nº 10.650/2003) e as resoluções do Conselho Nacional do Meio Ambien-

te (CONAMA), que abordam a transparência das informações relacionadas ao licenciamento ambiental, incluindo a disponibilização dos estudos de impacto ambiental.

No Anexo II são apresentados mais detalhes das leis e demais normas de transparência aplicáveis à infraestrutura.

A despeito desse arcabouço jurídico, ainda persistem inúmeras barreiras para a promoção da transparência no setor de infraestrutura no Brasil. Ao analisar as etapas do ciclo de vida de projetos de infraestrutura em concessões federais de transporte terrestre na Amazônia Legal, por exemplo, um estudo da Climate Policy Initiative identificou que cerca de 57% dos principais documentos e informações sobre esses empreendimentos não estavam disponíveis ao público, especialmente as informações associadas à fase de análise de viabilidade do projeto (COZENDEY e CHIAVARI, 2021). Na mesma linha, analisando os estados brasileiros e o Distrito Federal, o [Índice de Transparência e Governança Pública, da Transparência Internacional – Brasil](#), identificou que, em 2022, apenas os estados do Amazonas, do Ceará, do Mato Grosso, do Rio Grande do Sul e de Rondônia possuíam plataformas que permitiam o acompanhamento de obras públicas de forma georreferenciada e apresentando informações sobre orçamentos, contratos, responsáveis e duração prevista, entre outros dados.



**CLIQUE AQUI**  
e saiba mais

## ACESSO À INFORMAÇÃO SOBRE A HIDRELÉTRICA DE BELO MONTE

A construção da Hidrelétrica de Belo Monte, no Pará, foi marcada por uma série de irregularidades. Entre os impactos socioambientais associados à hidrelétrica estão alterações no fluxo de água do rio Xingu e alagamentos em comunidades ribeirinhas, além do aumento do desmatamento e da violência na região. Para obter os dados sobre os investimentos do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), as condicionantes ambientais do projeto e os relatórios de auditorias ambientais da hidrelétrica, entre outros documentos, muitos pedidos de acesso à informação foram feitos por organizações da sociedade civil do Brasil, via Lei de Acesso à Informação. Apesar das negativas e da necessidade de recursos, esses dados foram essenciais para mensurar os impactos e irregularidades na construção.

Foto: Bruno Batista/ VPR

Apesar de sua importância, o acesso a informações socioambientais sobre obras de infraestrutura apresenta desafios para o controle social no setor. No Brasil, um estudo da Transparência Internacional – Brasil e da Operação Amazônia Nativa (OPAN) expôs as dificuldades encontradas para acessar informações sobre o licenciamento ambiental de empreendimentos e atividades com impacto em Terras Indígenas, mais especificamente no Mato Grosso. Após analisar mais de 50 pedidos de acesso à informação encaminhados ao

governo do estado, observou-se o descumprimento dos prazos de atendimento a esses pedidos e a baixa qualidade das respostas apresentadas (OPAN e TI BRASIL, 2021). De forma semelhante, uma análise realizada pelo Instituto Centro de Vida (ICV) sobre a transparência ambiental dos estados da Amazônia Legal e do governo federal constatou um índice médio de apenas 42% referente à disponibilização de informações sobre o licenciamento ambiental de hidrelétricas (ICV, 2023).

*Diante da necessidade de aprimoramento da transparência pública nos níveis federal e subnacional, o **Guia Infraestrutura Aberta** busca subsidiar a atuação de organizações da sociedade civil, jornalistas e ativistas no monitoramento da transparência em obras de infraestrutura no país, especialmente aquelas que possuem relevantes impactos socioambientais.*

*A seguir, são apresentadas as principais diretrizes que deverão ser observadas nesses projetos.*



Foto: Mrê Krijõhere / Mídia NINJA

# 4

## DIRETRIZES GERAIS DE TRANSPARÊNCIA

Quando falamos em promover a transparência sobre projetos e obras de infraestrutura, avaliar as formas por meio das quais as informações são ofertadas é tão importante quanto identificar se os dados sobre contratações, licitações e licenciamento ambiental, por exemplo, estão disponíveis ou não. Isso se dá porque, muitas vezes, a oferta de documentos e informações públicas em formatos inadequados dificulta ou até mesmo inviabiliza a compreensão e a utilização desses materiais.

A seguir, são apresentadas as diretrizes relacionadas à forma da oferta dessas informações. Essas diretrizes propostas pelo **Guia Infraestrutura Aberta** estão divididas em seis temas: **formato da informação, centralização, abertura do portal, linguagem, adoção de meios socioculturais adequados e transparência passiva.**

As diretrizes listadas no Quadro 1, abaixo, podem ser entendidas como orien-

tações gerais para a análise da oferta de dados e informações sobre obras públicas. Para avaliadores que pretendem aplicar o **Guia Infraestrutura Aberta**, pode ser útil identificar em que medida o órgão responsável pela obra em questão atende ou não esses critérios como um ponto de partida. Essas diretrizes também podem, enfim, ser utilizadas para emitir recomendações para publicadores e órgãos gestores dos dados sobre as obras públicas.

## QUADRO 1

Diretrizes que devem ser observadas na avaliação de transparência da infraestrutura

TEMA	DESCRIÇÃO	DIRETRIZES
Formato das informações	A forma como as informações são publicadas deve permitir o acesso amplo e irrestrito. Sempre que possível, os dados publicados devem atender aos princípios dos <b>dados abertos</b> <sup>2</sup> .	<ul style="list-style-type: none"><li>• Atualização mais recente possível disponível;</li><li>• Possibilidade de <i>download</i>;</li><li>• Utilização de formatos não proprietários e legíveis por máquinas (.csv, .json, entre outros);</li><li>• Publicação dos documentos na íntegra.</li></ul>
Centralização	Os documentos, informações e bases de dados devem, sempre que possível, estar <b>concentrados em um único portal</b> .	<ul style="list-style-type: none"><li>• Existência de portal, plataforma ou aplicativo específico que centralize todas as informações e bases de dados sobre o projeto ou a obra de infraestrutura.</li></ul>
Usabilidade do portal ou plataforma	Uma vez centralizadas em um único portal, plataforma ou aplicativo, as informações sobre a(s) obra(s) podem ser buscadas e acessadas por meio de <b>mecanismos que facilitem e incentivem sua utilização</b> .	<ul style="list-style-type: none"><li>• Existência de mecanismo de busca e filtragem dos dados;</li><li>• Permissão de acesso amplo, sem exigência de cadastro;</li><li>• Orientação sobre canal para o envio de dúvidas, relatos de problemas com os dados e sugestões de abertura de novos conjuntos de dados;</li><li>• Publicação de manuais e tutoriais que auxiliem o uso dos dados;</li><li>• Publicação de dicionários de dados para orientar o uso das bases de dados;</li><li>• Metadados disponíveis.</li></ul>
Linguagem	A linguagem utilizada no portal ou plataforma deve ser <b>simples, inclusiva e não-discriminatória</b> .	<ul style="list-style-type: none"><li>• Apresentação por extenso das siglas utilizadas;</li><li>• Existência de mecanismos que garantam a acessibilidade para pessoas com deficiência;</li><li>• Oferta de resumos explicativos dos dados e informações técnicas apresentados;</li><li>• Utilização de recursos gráficos e/ou visuais.</li></ul>
Adoção de meios socioculturais adequados	O acesso às informações sobre a obra analisada deve contemplar formatos e <b>linguagens adequadas às populações impactadas pela obra</b> .	<ul style="list-style-type: none"><li>• Oferta das informações em documentos físicos;</li><li>• Realização de reuniões presenciais sobre a obra;</li><li>• Existência das informações em arquivos de áudio, sempre que necessário;</li><li>• Tradução dos documentos e informações para as línguas dos povos indígenas afetados pela obra.</li></ul>
Transparência passiva	Os <b>canais de solicitação de informações públicas</b> devem ser de fácil acesso, os pedidos de acesso à informação devem ser atendidos de forma integral e de acordo com os prazos e procedimentos previstos na Lei de Acesso à Informação	<ul style="list-style-type: none"><li>• É possível acessar o e-SIC ou o Fala.br para fazer pedidos de acesso à informação em até dois cliques a partir do portal oficial do ente responsável pela infraestrutura;</li><li>• Há possibilidade de se registrar pedidos de acesso à informação de forma anônima;</li><li>• Relatórios estatísticos sobre o atendimento dos pedidos de informação (pedidos respondidos, tempo das respostas, recursos) estão disponíveis.</li><li>• Publicidade dos pedidos de acesso à informação e suas respostas</li></ul>

<sup>2</sup> Os oito princípios dos Dados Abertos Governamentais são um conjunto de recomendações criado por pesquisadores, representantes de organizações da sociedade civil e ativistas norte-americanos que apresenta diretrizes para a abertura de dados governamentais. As diretrizes são: (1) Completos, (2) Primários, (3) Oportunidade, (4) Acessibilidade, (5) Processáveis por máquinas, (6) Não-discriminatórios, (7) Não-proprietários e (8) Licença livre. Para mais informações, ver em: <https://opengovdata.org/>



# 5

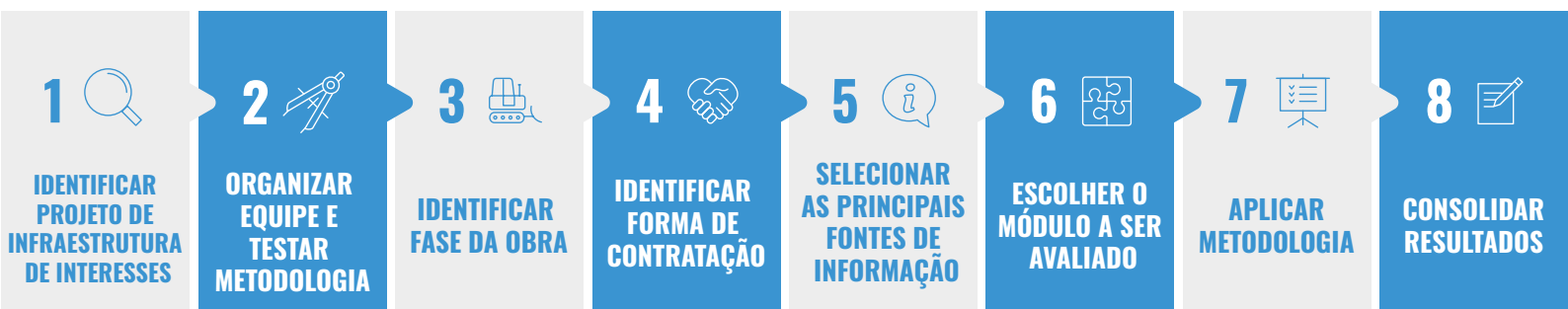
## INSTRUÇÕES PARA AVALIAÇÃO DA TRANSPARÊNCIA

Esta seção é dedicada a trazer uma série de orientações e um passo-a-passo visando preparar os/as avaliadores/as para a aplicação da metodologia proposta pelo **Guia Infraestrutura Aberta** no intuito de avaliar o nível de transparência de determinada infraestrutura.

Apesar da conhecida complexidade do setor de infraestrutura, que possui empreendimentos tão díspares quanto hidrelétricas, ferrovias, rodovias e aeroportos, entre outros, bem como a divisão de competências entre os entes federativos, existem elementos no processo de elaboração das políticas públicas de infraestrutura e das obras propriamente ditas que podem ser analisados da mesma forma. Nesse sentido, a avaliação de transparência pode seguir uma mesma lógica, independentemente do tipo de obra analisada.

### 1 - IDENTIFICAÇÃO DO PROJETO DE INFRAESTRUTURA DE INTERESSE

O **Guia Infraestrutura Aberta** sugere que sejam avaliadas grandes obras de infraestrutura (como as de ferrovias, rodovias, hidrelétricas, portos e aeroportos, entre outras), especialmente aquelas que apresentam riscos de impactos socioambientais relevantes ou as que implicam em grandes volumes de investimento público. Por isso, o primeiro passo será o de escolher um projeto de infraestrutura que se encontre em



qualquer fase, inclusive podendo ter sido já concluído e entregue. Apesar do enfoque em grandes obras, esse instrumento também poderá ser adotado na avaliação de obras comparativamente menores, como as de escolas públicas e hospitais, tendo em vista a generalidade de algumas das fases do ciclo de obras aqui utilizado.

## 2 - ORGANIZAÇÃO DA EQUIPE E REALIZAÇÃO DE TESTES DA METODOLOGIA

Para a aplicação do método e a obtenção dos resultados referentes ao nível de transparência de determinada infraestrutura, será importante realizar algumas etapas de preparação. Desse modo, orientamos os seguintes passos, a serem dados **antes** da aplicação do método:

- Formar uma equipe responsável pela coleta, pela organização e pela interpretação dos resultados obtidos.
- Ler este guia e se familiarizar com a [Planilha de Avaliação](#).
- Sempre que possível, realizar um pré-teste da avaliação definitiva, aplicando o método a um projeto de infraestrutura para criar familiaridade com os portais governamentais e os documentos buscados, e para ter domínio dos indicadores que serão utilizados.

## 3 - IDENTIFICAÇÃO DA FASE EM QUE A INFRAESTRUTURA SE ENCONTRA

Em seguida, será importante identificar a fase em que a infraestrutura escolhida se encontra, a partir das orientações a seguir. Na metodologia proposta por este guia, cada fase da infraestrutura corresponde a um módulo de avaliação. Será útil verificar qual órgão ou entidade pública é responsável pela obra (por exemplo: secretaria estadual de obras, empresa estatal, departamento de infraestrutura, etc.). Nessa fase de preparação, para identificar a fase atual da obra em questão, será útil pesquisar notícias, documentos e dados públicos, bem como estudos já publicados sobre a obra que será avaliada. Para identificar a fase em que a obra de interesse se encontra,

orienta-se que se observe os seguintes elementos referentes a cada fase:

### 3.1 - Fase de planejamento

Encontram-se nessa fase as obras que estão apenas inseridas em planejamentos de médio e longo prazo do poder público, como os Planos Plurianuais (PPA), planos setoriais ou portfólios de projetos prioritários.

### 3.2 - Fase preliminar

As obras que estão inseridas nessa fase já evoluíram dos instrumentos de planejamento e estão na etapa de detalhamento do projeto, isto é, estão em processo de elaboração de estudos de viabilidade, bem como de obtenção da licença ambiental prévia.

### 3.3 - Fase interna da licitação

#### • Interna

Essa fase contempla as obras que já têm publicação de termo de referência autorizando o edital de licitação ou a contratação para realização dos Projetos Básico e/ou Executivo, indicando que, após as análises de viabilidade e a licença ambiental prévia, os documentos para a contratação da obra já estão sendo preparados.

#### • Externa

Nessa fase, as obras estão publicamente em processo de contratação. Geralmente, essas obras são indicadas na seção de “licitação” do Portal de Compras do órgão responsável pela infraestrutura em questão.

### 3.4 - Fase de execução contratual e monitoramento

Essa fase contempla as obras já contratadas e que estão em execução. São as obras presentes no Portal de Transparência, no painel de obras e/ou no Portal de Compras do ente avaliado, por exemplo.

### 3.5 Fase de entrega da obra

Estão nessa fase as obras que já foram entregues e estão em operação.

### 3.6 - Prestação do serviço (em caso de concessão)

Essa fase (que se aplica apenas a alguns casos) diz respeito às obras contratadas via parcerias público-privadas (PPPs), que já foram entregues ao poder público e estão em operação.



## 2.1 PLANEJAMENTO



## 2.2 FASE PRELIMINAR



## 2.3 LICITAÇÃO

interna >> externa



## 2.4 EXECUÇÃO CONTRATUAL E MONITORAMENTO



## 2.5 ENTREGA DA OBRA



## 2.6 PRESTAÇÃO DO SERVIÇO

(EM CASO DE CONCESSÃO)

#### 4 - IDENTIFICAÇÃO DA FORMA DE CONTRATAÇÃO DA OBRA ANALISADA

Para a aplicação dessa metodologia, será importante identificar a forma de contratação da obra, o que definirá fases próprias e requisitos específicos de transparência. Dentre as modalidades de contratação está a contratação direta, as concessões comuns e as parcerias público-privadas (PPPs).

Um caminho para identificar a forma de contratação é buscar essa informação no edital de licitação da obra, especificamente na seção em que é descrita a origem dos recursos para aquela contratação.

Outra forma possível de se identificar essa informação é por meio da consulta ao portal do ente avaliado – prefeitura, governo estadual ou governo federal – e verificar se a infraestrutura que se pretende avaliar consta na lista de empreendimentos financiados por meio de concessões ou PPPs. Geralmente, os entes possuem portais ou sites próprios para listar suas iniciativas de

concessões e PPPs, como no caso da [Agência Nacional de Transportes Terrestre](#), do [Governo do Estado do Rio Grande do Sul](#) e do [Governo Federal](#), ou essas informações podem até estar listadas no Portal de Transparência, como é o caso da [Prefeitura de Viçosa, Minas Gerais](#).

#### 5 - SELEÇÃO DOS PRINCIPAIS PORTAIS E FONTES DE INFORMAÇÃO

Também será útil, antes da avaliação definitiva, identificar os portais onde as informações buscadas pelos indicadores da metodologia poderão ser encontradas. Abaixo são listados alguns portais que podem ser consultados no processo de coleta de dados da avaliação. Essa não é uma lista exaustiva e nem deve ser seguida, necessariamente, na ordem apresentada, mas consiste em um ponto de partida para futuras coletas, podendo haver alterações a depender da obra em questão e do ente federativo responsável pela infraestrutura.

#### QUADRO 2

Fontes de informação utilizadas na avaliação da transparência da infraestrutura

NOME	DESCRIÇÃO	O QUE PODE SER ENCONTRADO	RESPONSÁVEL
<b>Portal de transparência do governo</b>	Portal que reúne informações cuja divulgação é obrigatória (segundo a Lei de Acesso à Informação – LAI e a Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF), bem como outros dados e informações sobre diferentes áreas de atuação do governo (seja na esfera federal, estadual ou municipal).	<ul style="list-style-type: none"><li>• Registros de receitas, despesas e execução orçamentária</li><li>• Repasses e transferências de recursos financeiros</li><li>• Informações sobre o funcionalismo público</li><li>• Procedimentos licitatórios e contratos</li><li>• Dados gerais para acompanhamento dos programas, ações, projetos e obras</li><li>• Respostas às perguntas mais frequentes enviadas via Lei de Acesso à Informação</li></ul>	O órgão de controle interno – como a controladoria-geral da União, do estado ou do município, ou, ainda, a secretaria de transparência – geralmente é o responsável por gerenciar o portal com informações dos demais órgãos da administração pública.
<b>Portal de dados abertos</b>	Portal que reúne dados em formatos abertos, publicados pelos diversos órgãos do governo (seja na esfera federal, estadual ou municipal).	Por ter a função de reunir informações de todos os órgãos, não há um conteúdo mínimo estabelecido, porém, o importante é que os dados contidos nesses portais atendam ao padrão de dados abertos.	O órgão de controle interno – como a controladoria-geral da União, do estado ou do município, ou, ainda, a secretaria de transparência – geralmente é o responsável por gerenciar o portal com informações dos demais órgãos da administração pública.

NOME	DESCRIÇÃO	O QUE PODE SER ENCONTRADO	RESPONSÁVEL
<b>Portal, aplicativo ou plataforma de obras públicas</b>	Portal que reúne informações e dados sobre todas as obras em andamento sob responsabilidade do governo (seja na esfera federal, estadual ou municipal), da agência reguladora, da empresa estatal, etc.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Localização georreferenciada das obras</li> <li>Contratos e convênios</li> <li>Setor (energia, esporte, educação, transporte, etc.)</li> <li>Situação</li> <li>Valores</li> <li>Fotos</li> </ul>	O órgão ou entidade responsável pela infraestrutura – como a secretaria de infraestrutura – é responsável por gerir o portal, aplicativo ou plataforma.
<b>Diário Oficial</b>	Publicação diária em que a administração divulga todos os atos e assuntos oficiais.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Leis e normas</li> <li>Autorizações oficiais</li> <li>Extratos de contratos</li> <li>Editais de licitação</li> <li>Chamamento para audiências ou consultas públicas</li> <li>Resultados de processos licitatórios</li> <li>Extratos sobre aditamentos de contratos</li> <li>Extratos sobre auditorias ou fiscalizações</li> <li>Designação para composição de Comissão de Licitação</li> </ul>	O órgão responsável pela gestão da administração do ente – como a secretaria de gestão ou de governo – também é responsável pelos diários oficiais.
<b>Portal de Compras<sup>3</sup></b>	Alguns entes federativos possuem portais específicos para a divulgação de informações sobre todo o processo de compras e aquisições praticados pela administração, como é o caso do Governo Federal.	Dentre outras, nesses portais é possível encontrar informações sobre: <ul style="list-style-type: none"> <li>Processos licitatórios</li> <li>Fornecedores</li> <li>Contratos</li> <li>Compras por dispensa ou inexigibilidade de licitação</li> <li>Informações sobre preços</li> </ul>	Órgão responsável pela gestão econômica e financeira.
<b>Portal do órgão ou entidade pública responsável pela obra</b>	Portais oficiais dos órgãos e entidades públicas responsáveis pela contratação e pela fiscalização da obra.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Contratos e aditivos</li> <li>Informações gerais sobre os programas, projetos e obras</li> <li>Acesso ao e-SIC, ao canal de denúncias e ao Portal de Transparência</li> </ul>	Órgão ou entidade responsável pela obra.
<b>Portal do órgão ou entidade pública responsável pelo licenciamento ambiental da obra</b>	Portais oficiais dos órgãos públicos responsáveis pelo licenciamento ambiental da obra.	<ul style="list-style-type: none"> <li>EIA/RIMA</li> <li>Licenças ambientais</li> <li>Informações sobre as medidas de mitigação e compensação</li> </ul>	Órgão de meio ambiente responsável pelo licenciamento ambiental.
<b><a href="#">Portal Nacional de Licenciamento Ambiental</a></b>	Portal gerenciado pelo governo federal que agrega e sistematiza informações sobre o licenciamento ambiental realizado nas esferas federal, estadual e municipal.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Processos de licenciamento ambiental</li> <li>Coordenadas geográficas dos processos</li> <li>Acesso aos portais dos órgãos licenciadores estaduais</li> <li>Descrição das etapas e dos procedimentos para o licenciamento</li> <li>Legislação aplicável</li> <li>Calendário de audiências públicas</li> </ul>	Ministério do Meio Ambiente.

3  
Como exemplo desses portais, temos o Portal de Compras do Estado do Ceará (<https://www.portalcompras.ce.gov.br/>) e o Portal de Compras do Estado do Espírito Santo (<https://compras.es.gov.br/>).

## 6 - ESCOLHA DOS MÓDULOS QUE SERÃO AVALIADOS

O método de avaliação proposto por este guia foi construído em módulos, sendo que cada módulo corresponde a uma fase de um projeto de infraestrutura. Essas fases incluem o planejamento da infraestrutura, passando pelas etapas de estudos prévios, pela preparação interna e externa da licitação, e chegando até a execução do contrato e o acompanhamento do serviço prestado, no caso de concessões e PPPs. Em cada fase, há uma série de documentos, informações e dados relevantes que serão avaliados, conforme apresentado na metodologia, na seção seguinte deste guia. No momento de aplicação do método, a equipe avaliadora poderá escolher, de acordo com a infraestrutura estudada ou o período em que se encontra determinada infraestrutura, entre aplicar todos os módulos ou apenas os que forem do interesse da equipe. Como o primeiro módulo da metodologia é mais geral – tratando de instrumentos mais básicos de transparência do ente responsável pela obra –, sugere-se que ele seja incluído, além dos demais módulos relacionados às fases de interesse da avaliação.

## 7 - APLICAÇÃO DA METODOLOGIA

Após a preparação da equipe, a seleção do projeto de infraestrutura de interesse, a identificação da fase em que a infraestrutura se encontra e da sua fonte de financiamento, a identificação dos principais portais governamentais do órgão responsável pelo projeto que será avaliado e a seleção dos módulos que serão avaliados, orienta-se, no momento de aplicação da metodologia:

- Sistematizar as informações coletadas na [Planilha de Avaliação](#), guardando os links por meio dos quais tais informações foram acessadas, bem como a data da coleta e o nome da pessoa ou equipe responsável pela coleta de dados.
- Após a aplicação da metodologia de forma definitiva, a conclusão dos processos de conferência e a dupla checagem das informações levantadas, recomenda-se que pelo menos duas pessoas executem os processos de coleta de dados, de forma individual, para, em seguida, verificarem se obtiveram os mesmos resultados. Em caso negativo, as mesmas podem buscar por uma terceira pessoa avaliadora, se possível, e debaterem até chegar a um consenso.

## 8 - CONSOLIDAÇÃO DOS RESULTADOS

Por fim, visando consolidar os resultados obtidos e planejar a sua divulgação, recomenda-se:

- Escrever os principais resultados obtidos no(s) módulo(s) avaliado(s) em um relatório que permita interpretar e analisar os dados e as informações coletadas, destacando os pontos positivos e negativos da avaliação.
- Incluir nesse relatório informações qualitativas sobre a infraestrutura analisada, como histórico, explicação sobre a fase de implementação e eventuais controvérsias sobre o projeto, entre outros.
- Publicar os resultados finais.
- Planejar as ações de incidência a partir dos achados (ver sugestões na última seção deste Guia).

# 6

## METODOLOGIA PARA AVALIAÇÃO DA TRANSPARÊNCIA

Esta seção do **Guia Infraestrutura Aberta** apresenta os indicadores de monitoramento da transparência, considerando todas as fases de uma obra, desde seu planejamento até a prestação do serviço (no caso de concessões ou parcerias público-privadas). Ao incluir a sociedade civil na fiscalização, esta metodologia poderá contribuir para o fortalecimento da participação social, da transparência e da prestação de contas, além de potencialmente reduzir os riscos de corrupção e aprimorar a gestão dos impactos socioambientais desse tipo de empreendimento.

Os quadros a seguir apresentam: i) os módulos da avaliação, ii) os indicadores que compõem cada módulo e iii) as possibilidades de pontuação para cada indicador avaliado.

Como já mencionado anteriormente, a avaliação pode ser feita de forma modular, e sugere-se que sejam avaliados, pelo menos, o primeiro módulo (Diretrizes para a publicação das informações), por se tratar das diretrizes gerais de transpa-

rência, e os demais módulos de interesse da equipe avaliadora.

Para facilitar a coleta, a análise e a consolidação das informações, incluindo o cálculo das pontuações de cada módulo, uma **Planilha de Avaliação** foi disponibilizada. A planilha de avaliação conta com mais informações que auxiliarão a conduzir a avaliação, como tipo do indicador, descrição do indicador, sugestões de fonte e indicação da fundamentação para cada indicador, além de fórmula para o cálculo da nota.

**QUADRO 3** Critérios de avaliação para o Módulo 1: Diretrizes sobre a publicação das informações

<b>MÓDULO 1 – DIRETRIZES SOBRE A PUBLICAÇÃO DAS INFORMAÇÕES</b>		
<b>TEMA</b>	<b>INDICADOR</b>	<b>PONTUAÇÃO</b>
<b>Centralização</b>	Portal, plataforma ou aplicativo que centraliza informações sobre as obras do ente avaliado (seja do governo federal, estadual ou municipal, responsável pela infraestrutura de interesse)	1 – Existe um portal que reúne informações sobre todas as obras do ente avaliado 0,5 – Existe um portal que reúne informações, mas não inclui todas as obras do ente avaliado 0 – Não existe
<b>Usabilidade do portal</b>	O portal, plataforma ou aplicativo possui mecanismo de busca e filtragem de dados	1- Possui 0- Não possui
	O portal, plataforma ou aplicativo permite acesso gratuito e não-discriminatório aos dados, sem exigência de cadastro	1- Permite 0- Não permite
	O portal, plataforma ou aplicativo possui canal para envio de dúvidas, problemas ou sugestões de abertura de novos conjuntos de dados	1- Possui 0- Não possui
	O portal, plataforma ou aplicativo possui manuais e tutoriais para a compreensão e o uso dos dados	1- Possui 0- Não possui
<b>Linguagem</b>	O portal, plataforma ou aplicativo possui mecanismos de acessibilidade para pessoas com deficiência	1 – Possui 0 – Não possui
	O portal, plataforma ou aplicativo utiliza recursos gráficos, mapas, e/ou visualizações dos dados e de imagens das obras	1 – Utiliza 0 – Não utiliza
<b>Transparência passiva</b>	O portal, plataforma ou aplicativo possui link para acessar o sistema e-SIC	1 – Possui 0 – Não possui
<b>Canal de denúncia</b>	O portal, plataforma ou aplicativo possui canal de denúncia ou ouvidoria que recebe denúncias de corrupção	1 – Possui 0 – Não possui

**QUADRO 4** Critérios de avaliação para o Módulo 2 – Fase de planejamento

<b>MÓDULO 2 – FASE DE PLANEJAMENTO</b>		
<b>TEMA</b>	<b>INDICADOR</b>	<b>PONTUAÇÃO</b>
<b>Instrumentos de planejamento</b>	Plano Plurianual (PPA) referente ao ano de aprovação do projeto da obra de infraestrutura avaliada	1 – Disponível 0 – Não disponível
	Plano de Contratações Anual (PCA)	1 – Disponível 0 – Não disponível
	Planos setoriais	1 – Disponíveis 0 – Não disponíveis
	Portfólio de projetos prioritários	1 – Disponível 0 – Não disponível

**MÓDULO 2 - FASE DE PLANEJAMENTO**

TEMA	INDICADOR	PONTUAÇÃO
<b>Estudos que comprovam a viabilidade técnica, social, ambiental e econômica de uma obra, apresentados previamente à tomada de decisão de execução da mesma</b>	Termo de referência para a contratação da sua elaboração (EVTEA)	1 – Disponível 0 – Não disponível
	Estudo técnico preliminar, como os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA)	1 – Disponível 0 – Não disponível
	Manifestação dos órgãos sobre a aprovação ou recusa do EVTEA	1 – Disponível 0 – Não disponível
	Avaliação estratégica do componente socioambiental	1 – Disponível 0 – Não disponível

**QUADRO 5** Critérios de avaliação para o Módulo 3 – Fase preliminar e riscos socioambientais**MÓDULO 3 - FASE PRELIMINAR E RISCOS SOCIOAMBIENTAIS**

TEMA	INDICADOR	PONTUAÇÃO
<b>Estudos prévios que apresentam as condições técnicas e de planejamento para a execução do projeto</b>	Anteprojeto, onde são descritos todos os elementos necessários para a elaboração do projeto básico, devendo apresentar as justificativas técnicas, sociais e econômicas da obra, bem como o prazo, as definições técnicas do serviço desejado e os projetos e estudos anteriores que embasaram a proposta	1 – Disponível 0 – Não disponível
	Avaliação dos riscos do projeto que possam comprometer o sucesso da licitação e a boa execução contratual, incluindo riscos de corrupção e fraude	1 – Disponível 0 – Não disponível
	Autorização da autoridade competente para o prosseguimento do processo de contratação, fundamentando-se em estudos técnicos anteriores	1 – Disponível 0 – Não disponível
	Designação do local do empreendimento e registro de posse do terreno	1 – Disponíveis 0,5 – Apenas um dos dois documentos está disponível 0 – Não disponíveis
<b>Processo de Licenciamento Ambiental prévio</b>	Estudo de componente indígena ou quilombola, quando necessário	1 – Disponível 0 – Não disponível
	Termo de referência para a contratação de sua elaboração (EIA e RIMA)	1 – Disponível 0 – Não disponível
	Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e Relatório de Impacto Ambiental (RIMA)	1 – Disponível 0 – Não disponível
	Chamamento para realização de audiências públicas para discussão do licenciamento ambiental prévio	1 – Disponível 0 – Não disponível
	Ata e relatório de devolutiva da audiência pública sobre o licenciamento prévio	1 – Disponíveis 0,5 – Apenas um dos dois documentos está disponível 0 – Não disponíveis
	Manifestação dos órgãos envolvidos em relação aos EIA e RIMA apresentados	1 – Disponível 0 – Não disponível
	Licença Prévia	1 – Disponível 0 – Não disponível



**MÓDULO 3 – FASE PRELIMINAR E RISCOS SOCIOAMBIENTAIS**

TEMA	INDICADOR	PONTUAÇÃO
<b>Audiências e consultas públicas do edital de licitação</b>	Chamamento para realização de audiências ou consultas públicas para a discussão do edital de licitação de contratação da obra	1 – Disponível 0 – Não disponível
	Documentos-base para audiência ou consulta pública para a discussão do edital de licitação de contratação da obra	1 – Disponíveis 0 – Não disponíveis
	Ata e relatório de devolutiva de audiência ou consulta pública para a discussão do edital de licitação de contratação da obra	1 – Disponíveis 0,5 – Apenas um dos dois documentos está disponível 0 – Não disponíveis
	Colaborações recebidas nas audiências e consultas públicas realizadas	1 – Disponíveis 0 – Não disponíveis

**QUADRO 6** Critérios de avaliação para o Módulo 4 – Consultas livres, prévias e informadas**MÓDULO 4 – CONSULTAS LIVRES, PRÉVIAS E INFORMADAS A POVOS INDÍGENAS, QUILOMBOLAS E COMUNIDADES TRADICIONAIS, NOS CASOS EM QUE A INFRAESTRUTURA IMPACTE SEUS TERRITÓRIOS, MODOS DE VIDA E DEMAIS DIREITOS COLETIVOS<sup>4</sup>**

TEMA	INDICADOR	PONTUAÇÃO
<b>Consulta e consentimento livre, prévio e informado (CLPI)</b>	Protocolo autônomo de CLPI	1 – Disponível 0 – Não disponível ou não se aplica
	Plano de realização de CLPI	1 – Disponível 0 – Não disponível
	Ata das reuniões e relatório de devolutiva	1 – Disponíveis 0,5 – Apenas um dos dois documentos está disponível 0 – Não disponíveis
	Acordos de Consulta	1 – Disponíveis 0 – Não disponíveis

**QUADRO 7** Critérios de avaliação para o Módulo 5 – Fase interna da licitação**MÓDULO 5 – FASE INTERNA DA LICITAÇÃO**

TEMA	INDICADOR	PONTUAÇÃO
<b>Documento que compõe o edital de licitação</b>	Parecer jurídico autorizando a publicação do edital	1 – Disponível 0 – Não disponível
<b>Projeto básico</b>	Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) ou Registro de Responsabilidade Técnica (RRT) do(s) responsável(eis) pelo projeto básico, com o nome e o número do CREA dos engenheiros e/ou arquitetos responsáveis pelo projeto	1 – Disponível 0 – Não disponível
	Termo de referência para a elaboração do projeto básico	1 – Disponível 0 – Não disponível
	Projeto básico	1 – Disponível 0 – Não disponível

<sup>4</sup> Para mais informações e orientações sobre a realização de CLPI, acessar a publicação do Instituto Socioambiental (ISA): <https://acervo.socioambiental.org/acervo/publicacoes-isa/diretrizes-para-verificacao-do-direito-consulta-e-ao-consentimento-livre>.

**MÓDULO 5 - FASE INTERNA DA LICITAÇÃO**

TEMA	INDICADOR	PONTUAÇÃO
<b>Projeto executivo</b>	Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) ou Registro de Responsabilidade Técnica (RRT) do(s) responsável(eis) pelo projeto executivo, com o nome e o número do CREA dos engenheiros e/ou arquitetos responsáveis pelo projeto	1 – Disponível 0 – Não disponível
	Termo de referência para a elaboração do projeto executivo	1 – Disponível 0 – Não disponível
	Projeto executivo	1 – Disponível 0 – Não disponível
<b>Edital da licitação publicado</b>	Ato convocatório para licitação e anexos	1 – Disponíveis 0 – Não disponíveis
	Edital da licitação	1 – Disponível 0 – Não disponível
<b>Propostas recebidas no edital da licitação</b>	Empresas licitantes	1 – Disponíveis 0 – Não disponíveis
	Propostas apresentadas pelos licitantes	1 – Tanto as propostas apresentadas quanto a vencedora estão disponíveis 0,5 – Apenas a proposta vencedora está disponível 0 – Não disponíveis

**QUADRO 8** Critérios de avaliação para o Módulo 6 – Fase externa da licitação**MÓDULO 6 - FASE EXTERNA DA LICITAÇÃO**

TEMA	INDICADOR	PONTUAÇÃO
<b>Avaliação das propostas e escolha do vencedor</b>	Atos de adjudicação e homologação da licitação	1 – Disponíveis 0 – Não disponíveis
	Ato de designação da comissão de licitação e/ou do agente de contratação	1 – Disponível 0 – Não disponível
	Composição da comissão de licitação e nome do agente de contratação	1 – Disponível 0 – Não disponível
	Atas das reuniões da comissão de licitação e/ou registros das discussões e decisões por parte do agente de contratação	1 – Disponíveis 0 – Não disponíveis
	Despacho de anulação ou de revogação da licitação, se aplicável	1 – Disponível 0 – Não disponível
<b>Processo de licenciamento ambiental para a instalação da obra</b>	Plano Básico Ambiental (PBA)	1 – Disponível 0 – Não disponível
	Parecer técnico dos órgãos envolvidos	1 – Disponível 0 – Não disponível
	Documento da vistoria técnica	1 – Disponível 0 – Não disponível
	Licença de instalação	1 – Disponível 0 – Não disponível

**MÓDULO 6 – FASE EXTERNA DA LICITAÇÃO**

TEMA	INDICADOR	PONTUAÇÃO
<b>Contrato – informações gerais e íntegra do documento</b>	Proposta vencedora	1 – Disponível 0 – Não disponível
	Informações gerais sobre os contratos firmados, com: i) número, ii) resumo do objeto, iii) período de vigência, iv) datas de início e finalização, v) órgão contratante, vi) empresa contratada, vii) valor do contrato, viii) descrição dos serviços contratados, ix) tipo de contrato, e x) íntegra do contrato.	1 – Disponíveis 0,5 – Divulgação parcial, contendo até cinco dos elementos listados 0 – Não disponíveis
	Extrato do contrato	1 – Disponível 0 – Não disponível
<b>Contrato – aditivos contratuais (quando houver)</b>	Estudos e pareceres técnicos e jurídicos relacionados ao aditamento	1 – Disponíveis 0 – Não disponíveis
	Íntegra dos eventuais aditivos contratuais	1 – Disponível 0 – Não disponível
<b>Empresa contratada, sócios e lideranças</b>	Caracterização das empresas contratadas, com: i) nome da empresa ou do consórcio, ii) nome dos representantes, iii) e-mail da empresa, iv) endereço da empresa, v) telefone, e vi) número de funcionários envolvidos diretamente no projeto	1 – Disponível 0,5 – Divulgação parcial, contendo até três dos elementos listados 0 – Não disponível
	Links para o Cadastro Nacional de Empresas Inidôneas e Suspensas (CEIS) e para o Cadastro Nacional de Empresas Punidas (CNEP)	1 – Disponíveis 0 – Não disponíveis

**QUADRO 9** Critérios de avaliação para o Módulo 7 – Fase de execução contratual e monitoramento**MÓDULO 7 – FASE DE EXECUÇÃO CONTRATUAL E MONITORAMENTO**

TEMA	INDICADOR	PONTUAÇÃO
<b>Fases, cronogramas e entregas relacionadas à execução da obra</b>	Localização da obra	1 – Disponível em formato georreferenciado 0,5- Disponível em outros formatos 0 – Não disponível
	Imagens da obra	1 – Disponíveis 0 – Não disponíveis
	Representantes (prepostos)	1 – Disponíveis 0 – Não disponíveis
	Cronograma de execução do projeto	1 – Disponível 0 – Não disponível
	Execução do cronograma planejado	1 – Disponível 0 – Não disponível
	Relatório de medições	1 – Disponível 0 – Não disponível
<b>Contrato – Controle e monitoramento da execução dos itens do contrato</b>	Nomes dos fiscais dos contratos	1 – Disponíveis 0 – Não disponíveis
	Programa de integridade da empresa responsável pela obra, seja pública ou privada	1 – Disponível 0 – Não disponível
	Relatórios de auditorias	1 – Disponíveis 0 – Não disponíveis
	Sanções e multas aplicadas	1 – Disponíveis 0 – Não disponíveis

**MÓDULO 7 - FASE DE EXECUÇÃO CONTRATUAL E MONITORAMENTO**

TEMA	INDICADOR	PONTUAÇÃO
<b>Financiamento da obra</b>	Nomes dos financiadores	1 - Disponíveis 0 - Não disponíveis
	Valores investidos	1 - Disponíveis, com informação desagregada por tipo de investidor 0,5 - Disponíveis, mas apenas com informação agregada 0 - Não disponíveis
	Salvaguardas socioambientais de investidores	1 - Disponíveis 0 - Não disponíveis
	Relatórios das auditorias socioambientais realizadas pelos financiadores	1 - Disponíveis 0 - Não disponíveis
<b>Reuniões com comunidades e grupos impactados</b>	Calendário de reuniões com a população impactada pela obra	1 - Disponível 0 - Não disponível
	Atas das reuniões, com detalhamento dos participantes, assuntos discutidos e encaminhamentos	1 - Disponíveis 0,5 - Atas sem detalhamento de participantes, assuntos e encaminhamentos 0 - Não disponíveis
<b>Execução das condicionantes e medidas de mitigação e compensação dos impactos socioambientais</b>	Execução das medidas presentes no Plano Básico Ambiental e das condicionantes firmadas	1 - Disponível 0 - Não disponível
	Termo de Compromisso de Compensação Ambiental (TCCA) e monitoramento das ações firmadas	1 - Disponíveis 0,5 - Apenas um dos dois documentos está disponível 0 - Não disponíveis

**QUADRO 10** Critérios de avaliação para o Módulo 8 – Entrega da obra**MÓDULO 8 - FASE DE ENTREGA DA OBRA**

TEMA	INDICADOR	PONTUAÇÃO
<b>Atendimento ao contrato</b>	Relatório final de execução do contrato	1 - Disponível 0 - Não disponível
<b>Entrega da obra</b>	Relatório final de implantação dos Programas Ambientais	1 - Disponível 0 - Não disponível
	Parecer técnico dos órgãos envolvidos	1 - Disponível 0 - Não disponível
	Relatórios de vistorias técnica	1 - Disponíveis 0 - Não disponíveis
	Licença de operação	1 - Disponível 0 - Não disponível
<b>Compensação financeira da infraestrutura</b>	Valores gerados e destinados para compensação financeira, se aplicável	1 - Disponíveis 0 - Não disponíveis
	Valores recebidos pelo município, estado ou união por compensação financeira da infraestrutura avaliada, indicando os valores recebidos e aplicação desses recursos, se aplicável	1 - Disponíveis 0,5 - Disponível apenas os valores totais recebidos, sem detalhamento da aplicação 0 - Não disponíveis

<b>MÓDULO 9 – ELEMENTOS ESPECÍFICOS PARA CONCESSÕES</b>		
<b>TEMA</b>	<b>INDICADOR</b>	<b>PONTUAÇÃO</b>
<b>Instrumentos de planejamento</b>	Justificativa para a concessão ou a permissão	1 – Disponível 0 – Não disponível
<b>Estudos que comprovam a viabilidade técnica, social, ambiental e econômica de uma obra, apresentados previamente à tomada de decisão de execução da mesma</b>	Estudo de demanda, incluindo a previsão anual estimada dos serviços, no caso de PPPs	1 – Disponível 0 – Não disponível
<b>Avaliação dos Tribunais de Contas competentes quanto ao procedimento de concessão</b>	Relatório de avaliação da desestatização emitido pelo Tribunal de Contas competente	1 – Disponível 0 – Não disponível
<b>Acompanhamento da prestação do serviço</b>	Tarifas praticadas	1 – Disponíveis 0 – Não disponíveis
	Pagamentos à concessionária	1 – Disponíveis 0 – Não disponíveis
	Relatório de execução do projeto	1 – Disponível 0 – Não disponível
	Relatório de desempenho	1 – Disponível 0 – Não disponível
	Monitoramento das cláusulas de desempenho do contrato	1 – Disponível 0 – Não disponível
	Relatório de monitoramento e gestão	1 – Disponível 0 – Não disponível
	Pesquisa do grau de satisfação dos usuários do serviço	1 – Disponível 0 – Não disponível
	Canal de comunicação entre a população e o responsável pelo serviço	1 – Disponível 0 – Não disponível

# 7 EQUAÇÃO DA PONTUAÇÃO E CLASSIFICAÇÃO DOS RESULTADOS

Esta metodologia poderá ser aplicada a uma obra de infraestrutura de forma completa – avaliando todos os módulos – ou de modo parcial – utilizando uma seleção de módulos.

Caso seja feita a opção de avaliar apenas um módulo, para identificar o resultado final obtido deve-se executar as seguintes etapas após a avaliação: i) somar os valores obtidos nas pontuações de cada indicador do módulo, ii) multiplicar esse valor por 100, e iii) dividir o resultado da multiplicação anterior pelo valor máximo de pontos que podem ser obtidos no módulo em questão, gerando, assim, uma pontuação numa escala que vai de 0 a 100. Portanto, temos, para cada módulo:

$$(\sum \text{indicadores} \times 100) / n$$

onde  $\sum$  *indicadores* representa o somatório das pontuações obtidas pelos indicadores do módulo avaliado e *n* quer dizer a pontuação máxima que pode ser obtida no módulo.

Caso a avaliação inclua apenas alguns dos módulos, ou todos eles, o cálculo final

da nota obtida pela infraestrutura avaliada poderá ser expresso da seguinte forma:

$$(M1+M2+M3+...+M9 \times 100) / n$$

onde M1, M2, M3... são as pontuações obtidas pelos módulos avaliados – podendo ser alguns ou todos – e *n* quer dizer a pontuação máxima que pode ser obtida pelos indicadores de todos os módulos avaliados.

Por fim, os resultados, tanto dos módulos individuais, quanto da avaliação completa, poderão ser classificados da seguinte forma:

TRANSPARÊNCIA	PONTOS
baixa	0-39
regular	40-69
alta	70-100

# 8

## RECOMENDAÇÕES DE AÇÕES DE CONTROLE SOCIAL

Uma vez que esta metodologia for aplicada a determinada obra de infraestrutura e que forem identificadas as possíveis fragilidades e lacunas de transparência, sugere-se a realização de ações de incidência para disseminar os resultados e encaminhá-los aos entes responsáveis. É nesse sentido que reunimos, a seguir, algumas recomendações de ações de controle social que podem ser implementadas. De modo geral, após a compilação e a análise dos dados, recomenda-se garantir a ampla divulgação dos resultados na forma de um relatório, a ser enviado aos órgãos responsáveis pela obra analisada, bem como aos órgãos de controle que tenham competência sobre a infraestrutura em questão.

### ELABORAÇÃO DE UM RELATÓRIO

Uma vez coletadas as informações, sugerimos a elaboração de um relatório com os resultados obtidos. Esse relatório pode explicitar, também, quais foram os principais desafios para o levantamento das informações, bem como os gargalos de transparência observados, e concluir com uma lista de recomendações de aprimoramento. Além disso, pode incluir outras análises qualitativas que levem em consideração o histórico da obra, entrevistas com atores-chave, notícias já publicadas, etc.

### DIVULGAÇÃO DO RELATÓRIO E SEUS PRINCIPAIS RESULTADOS

Recomendamos que o relatório seja publicado de forma a demonstrar os objetivos, métodos e resultados para a sociedade e para os atores-chave. Isso também estimula a aplicação da metodologia a outras obras, e incentiva os órgãos públicos responsáveis a aprimorar seus procedimentos de divulgação de informações. A divulgação pode ser reforçada por meio da elaboração e do envio de *releases* para a imprensa, além de postagens em redes sociais.

Sugere-se a elaboração de um planejamento de comunicação e incidência, identificando os atore-chave, as ações a serem realizadas e o prazo de execução. Algumas ações que podem ser feitas incluem:

- Realização de evento aberto ao público para apresentação e discussão dos resultados encontrados, inclusive com outras organizações da sociedade civil dos campos de transparência, socioambiental e direitos humanos.
- Divulgação dos resultados nas redes sociais e em veículos da imprensa.
- Realização de reuniões de organizações da sociedade civil, ativistas e outros grupos de interesse para apresentação dos resultados e construção de caminhos coletivos para a incidência.

### **ENCAMINHAMENTO PARA OS ÓRGÃOS RESPONSÁVEIS PELA OBRA**

É importante que os resultados da avaliação sejam encaminhados formalmente aos órgãos responsáveis pela obra. Enviar formalmente significa protocolar os documentos pertinentes no órgão responsável, com destinatário específico. Ao encaminhar esses resultados, pode-se solicitar um prazo para a sua manifestação e para a adoção das medidas necessárias para a resolução dos problemas encontrados. Reuniões para discutir os resultados também podem ser agendadas com as autoridades dos órgãos.

### **ENCAMINHAMENTO PARA ÓRGÃOS DE CONTROLE**

As lacunas e fragilidades na transparência identificadas por esta avaliação podem ser encaminhadas aos órgãos de controle interno ou externo, que contribuirão para

a cobrança de melhorias e, no caso da constatação de irregularidades, para a eventual responsabilização dos órgãos e agentes públicos responsáveis pela obra. Diante de indícios de ilegalidades, o Ministério Público, estadual ou federal, é a entidade mais apropriada para a apresentação de uma queixa ou denúncia, devendo-se reunir evidências para embasar o pleito.

Os órgãos de controle interno da administração pública – controladorias-gerais da União, dos estados ou dos municípios – são responsáveis pela disseminação da cultura de transparência e integridade, bem como pela condução de processos de investigação e responsabilização administrativa.

O Tribunal de Contas, seja ele o da União, do estado ou dos municípios, de acordo com o contexto da obra, permite a manifestação de indivíduo ou instituição por meio de denúncia, com o fim de informar sobre a existência de possível irregularidade ou ilegalidade.

Além disso, o Conselho Federal de Engenharia e Agronomia (CONFEA), os Conselhos Regionais de Engenharia e Agronomia (CREA) e os Conselhos de Arquitetura e Urbanismo (CAU) também recebem denúncias quanto a práticas ilegais de seus associados no exercício da profissão.

### **MONITORAMENTO**

Recomendamos a realização de avaliações periódicas com base na metodologia deste guia para o acompanhamento dos eventuais avanços ou retrocessos na transparência e na abertura dos dados analisados. A periodicidade do monitoramento deve ocorrer de acordo com as capacidades da equipe avaliadora, mas recomenda-se que seja feita anualmente.



# REFERÊNCIAS

- ADAM, I.; FAZEKAS, M. **Overview of corruption and anti-corruption in infrastructure development.** U4 Anti-Corruption Resource Centre, Chr. Michelsen Institute, Bergen, 2023.  
**DISPONÍVEL EM:** <https://www.u4.no/publications/overview-of-corruption-and-anti-corruption-in-infrastructure-development#introduction>.  
**ACESSO EM:** 19 setembro 2023.
- BAUHR, M.; CZIBIK, Á.; FINE LICHT, J de.; FAZEKAS, M. 2019. Lights on the shadows of public procurement: Transparency as an antidote to corruption. **Governance**, 2020, v. 33, n. 3, p. 495-523.  
**DISPONÍVEL EM:** <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/gove.12432>.  
**ACESSO EM:** 19 setembro 2023.
- BERTI, B. **Caminhos e possibilidades para o controle social de obras públicas de infraestrutura.** In: Material de apoio ao curso "Controle e Integridade em Obras de Infraestrutura", 2023.
- CHIAVARI, J.; ANTONACCIO, L.; BARROS, A. C.; FRISCHTAK, C. **Ciclo de vida de projetos de infraestrutura:** do planejamento à viabilidade. Criação de nova fase pode elevar a qualidade dos projetos. Rio de Janeiro: Climate Policy Initiative, 2020.  
**DISPONÍVEL EM:** [www.climatepolicyinitiative.org/wp-content/uploads/2020/11/PB-Ciclo-de-vida-de-projetos-de-infraestrutura-do-planejamento-a-viabilidade.pdf](http://www.climatepolicyinitiative.org/wp-content/uploads/2020/11/PB-Ciclo-de-vida-de-projetos-de-infraestrutura-do-planejamento-a-viabilidade.pdf).  
**ACESSO EM:** 24 mai. 2023.
- COZENDEY, G.; CHIAVARI, J. **Viabilidade Ambiental de Infraestruturas de Transportes Terrestres na Amazônia.** Rio de Janeiro: Climate Policy Initiative, 2021.  
**DISPONÍVEL EM:** < <https://www.climatepolicyinitiative.org/pt-br/publication/viabilidade-ambiental-de-infraestruturas-de-transportes-terrestres-na-amazonia/>>.  
**ACESSO EM:** 24 mai. 2023.
- FRANCE, G.; DURÍ, J. **Grand corruption and the SDGs:** Belo Monte and the devastating impact of corruption in the Amazon. Transparência Internacional, 2020.  
**DISPONÍVEL EM:** [https://knowledgehub.transparency.org/assets/uploads/kproducts/Grand-Corruption-and-the-SDGs\\_Brazil\\_FINAL.pdf](https://knowledgehub.transparency.org/assets/uploads/kproducts/Grand-Corruption-and-the-SDGs_Brazil_FINAL.pdf).  
**ACESSO EM:** 19 setembro 2023.
- GOLDEN, M. A.; PICCI, L. 2005. Proposal for a new measure of corruption, illustrated with Italian data. **Economics & Politics**, Hoboken, v. 17, n. 1, p. 37-75, 2005.  
**DISPONÍVEL EM:** <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1468-0343.2005.00146.x>.  
**ACESSO EM:** 19 setembro 2023.
- FUNDO MONETÁRIO INTERNACIONAL. How Strong Infrastructure Governance Can End Waste in Public Investment. **Blog do FMI**, Washington, 3 set. 2020.  
**DISPONÍVEL EM:** <https://www.imf.org/en/Blogs/Articles/2020/09/03/blog090320-how-strong-in-frastructure-governance-can-end-waste-in-public-investment>.  
**ACESSO EM:** 19 setembro 2023.

- INSTITUTO CENTRO DE VIDA. **Transparência das informações ambientais na Amazônia Legal: a disponibilização de dados públicos em 2022**. Cuiabá, 2023.  
**DISPONÍVEL EM:** <https://www.icv.org.br/website/wp-content/uploads/2023/04/transp-n16-f.pdf>.  
**ACESSO EM:** 17 ago. 2023.
- INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL. **Diretrizes para a verificação do direito à consulta e ao consentimento livre, prévio e informado no ciclo de investimento em infraestrutura**. São Paulo, 2023.  
**DISPONÍVEL EM:** <https://acervo.socioambiental.org/acervo/publicacoes-isa/diretrizes-para-verificacao-do-direito-consulta-e-ao-consentimento-livre>.  
**ACESSO EM:** 18 ago. 2023.
- L'ASTORINA, H. C.; BORENSTEIN, D. **Planejamento anticorrupção em obras públicas e a teoria do triângulo das fraudes**. Florianópolis, 2011.  
**DISPONÍVEL EM:** [http://www.ibraop.org.br/acervo/XIV\\_sinaop/docs/HumbertoLastorina.pdf](http://www.ibraop.org.br/acervo/XIV_sinaop/docs/HumbertoLastorina.pdf).
- LIMA, A. F.; COLLAÇO, F. M. A.; STASSART, J.; MORGADO, R. **Corrupção, grandes obras e impactos socioambientais: conceitos e conexões**. In: Material de apoio ao curso "Corrupção e Grandes Obras", 2022.
- LOCATELLI, G.; MARIANI, G.; SAINATI, T.; GRECO, M. Corruption in public projects and megaprojects: There is an elephant in the room!. **International Journal of Project Management**, Filadélfia, v. 35, n. 3, p. 252-268, 2017.  
**DISPONÍVEL EM:** <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0263786316301090>.  
**ACESSO EM:** 24 mai. 2023.
- MONZONI NETO, M. P. **Caçadores de renda: uma investigação sobre a teoria do rent seeking**. 2001. Dissertação (Mestrado em Administração Pública e Governo) – Escola de Administração de Empresas de São Paulo, Fundação Getúlio Vargas, São Paulo, 2001.  
**DISPONÍVEL EM:** <https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/5325/1200101232.pdf>.  
**ACESSO EM:** 03 jan. 2022.
- NAKANE, M. **Obras de infraestrutura e impactos socioambientais: uma conexão necessária**. In: Material de apoio ao curso "Controle e Integridade em Obras de Infraestrutura", 2023.
- NAWAZ, F. **Programmatic approaches to address corruption in the construction sector**. U4 Expert Answer, 2010.  
**DISPONÍVEL EM:** <https://www.u4.no/publications/programmatic-approaches-to-address-corruption-in-the-construction-sector.pdf>.  
**ACESSO EM:** 24 mai. 2023.
- NELSON, D. R.; PIPPIN, J. S.; MANSUR, A. V.; SEIGERMAN, C. K. The Impacts of Infrastructure Sector Corruption on Conservation. **Targeting Natural Resource Corruption – Topic Brief**, 2021.  
**DISPONÍVEL EM:** [https://files.worldwildlife.org/www-fcmsprod/files/Publication/file/8vzawtxk1b\\_TopicBrief\\_The\\_Impacts\\_of\\_Infrastructure\\_Sector\\_Corruption\\_on\\_Conservation.pdf](https://files.worldwildlife.org/www-fcmsprod/files/Publication/file/8vzawtxk1b_TopicBrief_The_Impacts_of_Infrastructure_Sector_Corruption_on_Conservation.pdf).  
**ACESSO EM:** 24 mai. 2023.
- O'BRIEN, K. Political corruption and the governance of infrastructure development: The case of the Belo Monte Dam. **Journal of Latin American Studies**, Cambridge, v. 51 n. 4, p. 873-897, 2019.
- OPERAÇÃO AMAZÔNIA NATIVA; TRANSPARÊNCIA INTERNACIONAL – BRASIL. **Acesso a informações sobre o licenciamento ambiental no Estado de Mato Grosso**. 2021.  
**DISPONÍVEL EM:** <https://amazonianativa.org.br/wp-content/uploads/2021/12/21-OPAN-rel-ACESO-A-INFORMACOES-SOBRE-LICENCIAMENTO-AMBIENTAL-MT-final-em-alta-1.pdf>.  
**ACESSO EM:** 24 mai. 2023.
- OWUSU, E. K.; CHAN, A. P.; SHAN, M. Causal factors of corruption in construction project management: an overview. **Science and Engineering Ethics**, Berlim, v. 25, n. 1, p. 1-31, 2019.  
**DISPONÍVEL EM:** <https://link.springer.com/article/10.1007/s11948-017-0002-4>.  
**ACESSO EM:** 24 mai. 2023.

- PRADO, M. G. **“Corruption by design” and the management of infrastructure in Brazil**. Dissertação (Mestrado em Gestão do Desenvolvimento) – Department of International Development, London School of Economics and Political Science, Londres, 2015.  
**DISPONÍVEL EM:** <https://www.lse.ac.uk/international-development/Assets/Documents/PDFs/Dissertation/Prizewinning-Dissertations/PWD-2015/2015-MariadaGracaPrado.pdf>.  
**ACESSO EM:** 24 mai. 2023.
- RAJÃO, R.; FERNANDES JÚNIOR, J. L.; MELO, L. **Grandes obras de infraestrutura e o risco de corrupção e inviabilidade econômica: uma análise exploratória**. Tribunal de Contas da União, Brasília, 2021.  
**DISPONÍVEL EM:** [http://www.lagesa.org/wp-content/uploads/documents/Rajao%20et%20al%2021\\_TCU\\_Viabilidade-em-foco.pdf](http://www.lagesa.org/wp-content/uploads/documents/Rajao%20et%20al%2021_TCU_Viabilidade-em-foco.pdf).  
**ACESSO EM:** 24 mai. 2023.
- RAISER, M.; CLARKE, M.; PROCEE, P.; BRINCEÑO-GARMENDIA, C.; KIKONI, E. KIZITO, J.; VIÑUELA, L. **Back to Planning: How to Close Brazil's Infrastructure Gap in Times of Austerity**. Banco Mundial, Washington, 2017.  
**DISPONÍVEL EM:** <https://documents1.worldbank.org/curated/en/386151499876913758/pdf/117392-REVISED-PUBLIC-Back-to-Planning-How-to-Close-Brazil-s-Infrastructure-Gap-in-Times-of-Austerity-with-cover-page.pdf>.  
**ACESSO EM:** 24 mai. 2023.
- ROSE-ACKERMAN, S. **Corruption and government: Causes, consequences, and reform**. Cambridge: Cambridge University Press, 1999.
- TRANSPARÊNCIA INTERNACIONAL BRASIL; WWF BRASIL. **Grandes obras na Amazônia, corrupção e impactos socioambientais**. 2021.  
**DISPONÍVEL EM:** <https://comunidade.transparenciainternacional.org.br/grandes-obras-na-amazonia-corrupcao-impactos-socioambientais>.  
**ACESSO EM:** 24 mai. 2023.
- TRANSPARÊNCIA INTERNACIONAL BRASIL. **Índice de Transparência e Governança Pública**. Bases de dados. 2022.  
**DISPONÍVEL EM:** <https://comunidade.transparenciainternacional.org.br/indice-de-transparencia-e-governanca-publica-2022-governos-estaduais>.  
**ACESSO EM:** 23 mai. 2023.
- OCP. **Better procurement for climate action: The top 5 takeaways from our sustainability roundtable**.  
**DISPONÍVEL EM:** <https://www.open-contracting.org/2023/06/20/better-procurement-for-climate-action-the-top-5-takeaways-from-our-sustainability-roundtable/>.  
**ACESSO EM:** 03 out. 2023.
- ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Objetivos de Desenvolvimento Sustentável**. Nova York, 2018.  
**DISPONÍVEL EM:** <https://www.un.org/sustainable-development/water-and-sanitation/>.  
**ACESSO EM:** 19 setembro 2023.
- PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O MEIO AMBIENTE (UNEP). **Integrated Approaches to Sustainable Infrastructure**. Nairóbi, 2019.  
**DISPONÍVEL EM:** <https://wedocs.unep.org/20.500.11822/32664>.  
**ACESSO EM:** 19 setembro 2023.
- ESCRITÓRIO DAS NAÇÕES UNIDAS DE SERVIÇOS PARA PROJETOS (UNOPS). **Infrastructure for climate action**. Copenhagen, 2021.  
**DISPONÍVEL EM:** [https://content.unops.org/publications/Infrastructure-for-climate-action\\_EN.pdf?mtime=20211008124956&focal=none](https://content.unops.org/publications/Infrastructure-for-climate-action_EN.pdf?mtime=20211008124956&focal=none).  
**ACESSO EM:** 19 setembro 2023.
- ZHAI, Z.; SHAN, M; DARKO, A.; CHAN, A. P. C. Corruption in construction projects: Bibliometric analysis of global research. **Sustainability**, Basileia, v. 13, n. 8, p. 4400, 2021.  
**DISPONÍVEL EM:** <https://www.mdpi.com/2071-1050/13/8/4400>.  
**ACESSO EM:** 24 mai. 2023.

# ANEXOS

## ANEXO A PLANILHA DE AVALIAÇÃO

### LEGISLAÇÕES DE REFERÊNCIA APLICÁVEIS À TRANSPARÊNCIA EM INFRAESTRUTURA

## ANEXO B

### TRANSPARÊNCIA E ACESSO À INFORMAÇÃO

- **Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF**  
(Lei Complementar nº 101/2000)

Determina a transparência de informações referentes aos instrumentos de gestão fiscal, como planos, orçamentos e leis de diretrizes orçamentárias, prestação de contas, relatório de execução orçamentária e relatório de gestão fiscal (art. 48). No que toca à infraestrutura, essa legislação garante a transparência do planejamento e da destinação dos recursos públicos.

- **Lei de Acesso à Informação – LAI**  
(Lei nº 12.527/2011)

Determina a obrigatoriedade do acesso a toda e qualquer informação pública,

apresentando as diretrizes, os princípios, os prazos e os procedimentos necessários para a garantia desse direito. Na lista de informações que obrigatoriamente devem estar transparentes estão os dados gerais relativos a obras públicas (art. 8º). Ainda que não haja detalhamento específico para infraestrutura, a LAI é a legislação-referência que embasa os processos de abertura de dados e atendimento a pedidos de acesso à informação sobre toda e qualquer informação pública. A LAI também determinar os prazos e procedimentos para respostas a pedidos de acesso à informação realizados por pessoas físicas ou jurídicas.

### CONTRATOS E LICITAÇÕES

- **Lei (antiga) de licitações e contratos públicos** (Lei nº 8.666/1993)

Ao definir os princípios, obrigações e requisitos que delineiam os processos de licitação e contratação pública, essa legislação determina a disponibilização de todos os atos relativos ao processo licitatório (art. 3º, §3º). Também são determinadas obrigações mais específicas de transparência, como as de divulgar todas as compras feita pela administração pública (art. 16) e de publicar avisos dos editais de licitação (art. 21, § 1º).

- **Concessão e permissão da prestação de serviços públicos** (Lei nº 8.987/1995)

No processo de execução de serviços e obras contratados por meio de concessões, é assegurado o direito do usuário de receber informações para a defesa de interesses individuais ou coletivos (art. 7º, inciso II). A publicidade é um dos princípios que orienta a realização de concessões, bem como a legalidade, a moralidade e a igualdade de julgamento (art. 14). Por fim, também é assegurado a qualquer pessoa

o direito de obter certidão sobre atos, contratos, decisões ou pareceres relativos à licitação ou às próprias concessões (art. 22).

- **Parcerias Público-Privadas (Lei nº 11.079/2004)**

Essa lei determina a transparência dos procedimentos como uma diretriz nas contratações de parcerias público-privadas (art. 4º, inciso V). É garantida a obrigatoriedade de submissão à consulta pública das minutas do edital de licitação e do contrato, devendo ser divulgada a justificativa para a contratação, a identificação do objeto, o prazo de duração do contrato e o valor estimado (art. 10, inciso VI).

- **Regime Diferenciado de Contratações Públicas – RCD (Lei nº 12.462/2011)**

Nessa modalidade de contratação é determinada a ampla publicidade de todos os procedimentos e fases do processo de licitação, bem como dos contratos (art.

4º, inciso VII). Além disso, estabelece-se a necessidade de criação de um catálogo eletrônico para a padronização de compras, serviços e obras (art. 33).

- **Lei (nova) de licitações e contratos administrativos (Lei nº 14.133/2021)**

Similar à legislação anterior, a publicidade também é um dos princípios que orienta a aplicação dessa lei (art. 5º). É determinada a publicidade de todos os atos praticados no processo licitatório, bem como dos contratos e aditivos, com algumas poucas ressalvas (art. 13). Esse instrumento cria o Portal Nacional de Compras Públicas (PNCP), com o objetivo de centralizar a divulgação dos atos públicos relacionados às contratações públicas, podendo ser utilizado para a realização das contratações pelos órgãos e entidades dos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário de todos os entes federativos (art. 174).

## **MEIO AMBIENTE E LICENCIAMENTO AMBIENTAL**

- **Política Nacional do Meio Ambiente (Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981)**

Esse instrumento cria o sistema nacional de informações sobre o meio ambiente e a garantia da prestação de informações relativas ao meio ambiente (art. 9º, inciso VII), obrigando-se o Poder Público a produzir tais informações quando inexistentes (art. 9º, inciso XI). Em relação à infraestrutura, que geralmente necessita passar por processos de licenciamento ambiental, dado seu potencial impacto socioambiental, a lei determina a publicidade de todos os pedidos de licenciamento ambiental e suas respectivas renovação e concessões (art. 10, §1º).

- **Lei de Transparência Ambiental (Lei nº 10.650/2003)**

Seguindo as determinações da Política Nacional do Meio Ambiente, essa legislação determina o acesso público aos documentos, expedientes e processos administrativos, incluindo políticas, planos e programas potencialmente causadores

de impacto ambiental, bem como pedidos de licenciamento ambiental e estudos de impacto ambiental (art. 2º), guardando grande relação com obras de infraestrutura que devem passar pelo processo de licenciamento ambiental.

- **Lei Complementar nº 140/2011**

Essa legislação aborda a cooperação entre a União, os estados, o Distrito Federal e os municípios relativa à proteção e à preservação do meio ambiente. Essa lei define as competências da União, do Distrito Federal, dos estados e dos municípios quanto ao licenciamento ambiental de empreendimentos e atividades (arts. 7º, 8º e 9º). Além disso, é determinado que o licenciamento ambiental seja feito por apenas um ente federativo, de acordo com suas competências (art. 14), e que o ente responsável pelo licenciamento também é responsável por aplicar autos de infração ambiental e apurar eventuais infrações à legislação ambiental cometidas pelo empreendimento ou pela atividade licenciada (art. 17).

