

TC 017.653/2017-7**Tipo:** Relatório de Auditoria**Unidade jurisdicionada:** Ministério da Infraestrutura (MI)**Responsáveis:** Célio Henrique dos Reis Silva (CPF 654.345.015-00) e Admilson Lanes Morgado Lima (CPF 223.500.809-78)**Procurador:** não há**Interessado em sustentação oral:** não há**Proposta:** mérito

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de relatório de auditoria realizada na Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA), no período de 3/7/2017 a 4/8/2017, em cumprimento ao disposto no Acórdão 2.757/2016-TCU-Plenário, Relator Ministro Aroldo Cedraz, com o objetivo de avaliar procedimentos atinentes às obras de dragagem de aprofundamento no Porto de Paranaguá/PR.

2. O trabalho foi coordenado por equipe de auditores da Secretaria de Controle Externo no Estado do Paraná (Secex/PR) e contou com a supervisão de Diretor da Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Portuária e Ferroviária (SeinfraPortoFerrovia).

3. O escopo principal da auditoria envolveu o Contrato SEP/PR 26/2015 (peça 11), no valor de R\$ 394.291.082,30, firmado entre a extinta Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR), atual Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) do Ministério da Infraestrutura, e a empresa DTA Engenharia Ltda., para execução de dragagem de aprofundamento do canal de acesso e de berços de atracação no Porto de Paranaguá/PR.

4. A presente instrução visa analisar as audiências e o cumprimento às determinações expedidas no Acórdão 2.452/2017-TCU-Plenário, Relator Ministro Vital do Rêgo, relacionadas a possíveis adiantamentos à contratada, cumprimento de cláusulas contratuais de produtividades mínimas durante a execução dos serviços e equalização de valores após mobilização de equipamentos adicionais de dragagem.

HISTÓRICO

5. A obra em análise foi contratada por meio da licitação RDC Eletrônico SEP/PR 5/2014, sob regime diferenciado de contratação, na modalidade contratação integrada e com critério de julgamento pelo maior desconto. Esse empreendimento fez parte do Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária II (PND-II), instituído pela Lei 12.815/2013 (Lei dos Portos).

6. O certame que deu origem ao contrato ora fiscalizado foi auditado por este Tribunal no ano de 2014, pela Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Portuária e Ferroviária (SeinfraPortoFerrovia), no âmbito do TC 029.118/2014-0, da relatoria da Ministra Ana Arraes.

7. A equipe de auditoria, ao analisar o orçamento da obra, identificou inconsistências na taxa de assoreamento inserida nas composições de preço unitário dos serviços de dragagem, que poderiam ter majorado o orçamento base da licitação na ordem de R\$ 50 milhões, se a extinta SEP/PR não tivesse corrigido as falhas apontadas ainda no curso da fiscalização.

8. Em razão de a Secretaria de Portos ter optado pela utilização da contratação integrada, a empresa vencedora seria responsável, além de executar a obra, por elaborar os projetos básico e executivo. Para o caso em exame, o contrato abrangia apenas aprofundamento das áreas delimitadas, com prazo estimado de 18 meses entre elaboração de projetos e execução dos serviços. A empresa



DTA Engenharia Ltda. foi a vencedora do certame e assinou o Contrato SEP/PR 26/2015, no valor de R\$ 394.291.082,30.

9. No curso da presente fiscalização (Relatório de Fiscalização 238/2017, peça 50), a equipe de auditoria da Secretaria de Controle Externo no Estado do Paraná (Secex/PR) identificou os seguintes achados:

a) achado 1 - não atendimento às produtividades mínimas mensais estabelecidas em contrato e consequente atraso na execução dos serviços contratados;

b) achado 2 - pagamento do item desmobilização em desconformidade com os critérios contratuais;

c) achado 3 - pagamento por serviço não executado;

d) achado 4 - inclusão de BDI em valores acima da referência definida pelo Tribunal para itens de mero fornecimento de equipamentos; e

e) achado 5 - cálculo irregular da incidência de PIS e Cofins na apuração da taxa de BDI.

10. Após a conclusão do Relatório de Fiscalização 238/2017 (peça 50), houve pronunciamento do supervisor (peça 51) e dos titulares da Secex/PR (peça 52) e da SeinfraPortoFerrovia (peça 53), conforme rito definido no item 9.5 e seus subitens do Acórdão 664/2016-TCU-Plenário, Relator Ministro Raimundo Carreiro (Fiscobras 2016), referendado pelo item 9.3 do Acórdão 2.757/2016-TCU-Plenário, Relator Ministro Aroldo Cedraz (Fiscobras 2017).

11. Visando facilitar a compreensão e a contextualização das análises empreendidas neste trabalho, e considerando, ainda, a ocorrência de propostas dissonantes entre as unidades técnicas no que tange aos achados de auditoria, entende-se pertinente expor uma visão geral sobre cada um deles e o entendimento predominante do Ministro Relator Vital do Rêgo em cada caso, já que esses elementos balizaram os comandos expedidos no Acórdão 2.452/2017-TCU-Plenário, objetos de análise na presente instrução.

I. Achado 1 - não atendimento às produtividades mínimas mensais estabelecidas em contrato e consequente atraso na execução dos serviços contratados

12. No caso desta ocorrência, a equipe de auditoria verificou que a produtividade observada nos serviços de dragagem entre os meses de fevereiro e junho de 2017 estava abaixo da produtividade prevista no anteprojeto do Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias (INPH), e nos projetos básico e executivo elaborados pela própria empresa executora.

13. Como causa, a equipe apontou que a contratada estaria utilizando apenas uma draga de grande porte (Xin Hai Hu 9, com capacidade de cisterna de 10.000 m³), em detrimento das duas dragas previstas no anteprojeto e nos projetos básico e executivo. No projeto básico a contratada informou que disponibilizaria as dragas Xin Hai Hu 9 e Xin Hai Long. Entretanto, em campo, verificou-se a presença apenas da primeira draga atuando nas áreas até então liberadas.

14. Nos comentários do gestor consignados no relatório, constou a informação de que outra draga (Xin Hai Ma) estaria prevista para ser mobilizada em 20/8/2017, o que poderia compensar o atraso. A equipe de auditoria apontou que essa situação não teria ocorrido, visto que a citada draga estaria realizando serviços no porto de Itajaí/SC.

15. Como encaminhamento, a equipe propôs determinar à extinta Secretaria Nacional de Portos que notificasse a empresa sobre os atrasos verificados no cumprimento das metas previstas em contrato, alertando que o atraso injustificado poderia sujeitá-la à multa moratória, sem prejuízo de rescisão unilateral do contrato e de aplicação de outras penalidades cabíveis.

16. O Diretor da 1ª Diretoria Técnica da SeinfraPortoFerrovia, supervisor da fiscalização, aduziu que o atraso na entrega da obra impediria o acesso de navios de maiores calados ao Porto de



Paranaguá, prejudicando os resultados da economia brasileira, haja vista a relevância do referido complexo portuário. Ponderou que ainda não tinha ocorrido pagamento pelos serviços de dragagem, que dependeriam do atingimento de marcos contratualmente previstos. Destacou também que existiria a possibilidade de a empresa cumprir o cronograma pactuado, caso aumentasse a produtividade.

17. Ainda assim, o supervisor entendeu que o atraso verificado afrontava o princípio da eficiência previsto no *caput* do art. 37 da Constituição Federal de 1988 e, dessa forma, acrescentou à proposta formulada pela equipe de auditoria determinação para que a SNP calculasse em 15 dias os impactos financeiros, econômicos e sociais decorrentes do não atingimento da produtividade pactuada e notificasse a contratada sobre as consequências da frustração das metas previstas.

18. O titular da Secex/PR anuiu à proposta original da equipe de auditoria.

19. O titular da SeinfraPortoFerrovia, por seu turno, dissentiu dessa proposta alternativa, ao postular que os ganhos sociais e econômicos advindos da dragagem de aprofundamento só ocorreriam após a conclusão dos serviços e a homologação das profundidades pela Marinha, liberando assim o tráfego para embarcações de maior calado.

20. Ressaltou que ainda seria possível a empresa aumentar sua produtividade, haja vista que, conforme noticiado pelos gestores, uma segunda draga - Xin Hai Ma - já se encontrava mobilizada no Porto de Paranaguá. O titular da SeinfraPortoFerrovia propôs determinar ao extinto Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil que encaminhasse ao TCU, em trinta dias, avaliação quanto ao cumprimento, pela contratada, do parâmetro de produtividade mínima fixado pela Cláusula 4.3 do Contrato SEP/PR 26/2015, bem como do cronograma de execução estabelecido, informando as medidas adotadas em caso de descumprimento desses requisitos.

21. O Ministro Relator alinhou-se ao posicionamento defendido pelo titular da SeinfraPortoFerrovia, por considerar que a determinação por ele sugerida seria mais efetiva do que apenas determinar à SNP que alertasse a contratada sobre eventuais sanções que lhe poderiam ser aplicadas no caso de atraso na conclusão do objeto avençado.

22. Em consulta ao *site* marinetraffic.com na data de 17/10/2017 verificou-se que a draga Xin Hai Ma se encontrava no Porto de Paranaguá, juntamente com a draga Xin Hai Hu 9.

II. Achado 2 - pagamento do item desmobilização em desconformidade com os critérios contratuais

23. A equipe de auditoria apontou que a Ordem de Serviço 2/2017 (peça 22, p. 28) teria autorizado pagamento, a título de mobilização, de duas dragas, Xin Hai Long, no montante de R\$ 14.155.908,10, e Xin Hai Hu 9, no valor de R\$ 10.889.160,07, totalizando o valor de R\$ 25.045.068,17. Entretanto, durante a execução da fiscalização *in loco*, constatou-se a presença apenas da segunda draga, em detrimento de ter sido pago o valor de R\$ 24.375.807,20.

24. Dessa forma, a equipe de fiscalização, considerando a ordem de serviço e a mobilização de apenas uma draga, entendeu, inicialmente, que teria havido um pagamento por serviço não realizado no valor de R\$ 13.486.647,13.

25. A respeito desse montante um pouco menor do que havia sido autorizado na nota de serviço supra, os auditores da Secex/PR entenderam que seria porque o grupo 5.1 da planilha orçamentária do Contrato SEP/PR 26/2015 (peça 19, p. 62) estabeleceria os valores a serem pagos para os itens de mobilização e desmobilização, em dois eventos no valor de R\$ 24.375.807,20 cada.

26. Em momento posterior, os auditores observaram que a composição de preços apresentada pela contratada previa o mesmo valor pago na terceira medição (R\$ 24.375.807,20), referente à soma da mobilização (R\$ 12.675.277,00) e da desmobilização (R\$ 11.700.530,20) de uma draga auto



transportadora de 11.000 m³ (Draga Xin Hai Hu 9).

27. Como seriam duas dragas para execução dos serviços nas áreas Alfa, Bravo 1 e 2, Surdinho Norte e Charlie 3 Ext. A e B, entenderam que cada evento no valor de R\$ 24.375.807,20 seria referente à mobilização e à desmobilização de um equipamento.

28. Dessa forma, os auditores da Secex/PR reviram seu posicionamento inicial e concluíram que teria havido pagamento irregular antecipado de R\$ 11.700.530,20, referente ao item desmobilização.

29. Do exposto, propuseram a retenção cautelar desse valor pago e a classificação do achado como irregularidade grave com recomendação de retenção (IG-R), proposta seguida pelo secretário da Secex/PR.

30. Por sua vez, o supervisor dissentiu do nome do achado e da proposta de encaminhamento. Em seu entendimento, o nome do achado deveria ser “antecipação de pagamento”, classificado como irregularidade grave com recomendação de continuidade (IG-C). A proposta de encaminhamento sugerida foi a realização de audiência dos gestores fiscais da obra que assinaram o boletim de medição e autorizaram o pagamento indevido à contratada, em afronta aos arts. 62 e 63 da Lei 4.320/1964, que dispõem acerca da liquidação da despesa como condição prévia e necessária para a efetivação do pagamento.

31. O titular da SeinfraPortoFerrovia anuiu à proposta de audiência e ressaltou apenas que, como já havia sido mobilizada uma segunda draga, a Xin Hai Ma, não se fazia necessária nenhuma medida adicional.

32. Ao analisar as propostas acima, o Ministro Relator manifestou-se de acordo com o encaminhamento de audiência alvitrado pela SeinfraPortoFerrovia. Entendeu que ficou caracterizado pagamento antecipado no caso em exame, sendo irrelevante se foi referente a mobilização de duas dragas ou a mobilização e desmobilização de uma draga. A situação fática que se mostrava era que somente tinha ocorrido, à época da execução da auditoria, a mobilização de um equipamento de grande porte.

33. Dessa forma, além da proposta de realização de audiência dos responsáveis pelo atesto supostamente indevido, o relator entendeu pertinente que a SeinfraPortoFerrovia verificasse se, após a mobilização da segunda draga (Xin Hai Ma), teria havido a equalização dos valores devidos a título de mobilização relativos ao item 5.1 da planilha orçamentária do Contrato SEP/PR 26/2015.

III. Achado 3 - pagamento por serviço não executado

34. A equipe de auditores da Secex/PR entendeu que houve pagamento por serviço não executado relativo à mobilização da primeira draga, que já se encontrava no Porto de Paranaguá quando foi emitida a ordem de serviço autorizando a mobilização. A empresa DTA possuía um contrato de dragagem de manutenção com a Administração Portuária de Paranaguá e Antonina (Appa) e estaria utilizando a Draga Xin Hai Hu 9 nesse contrato, no âmbito do qual fora pago, a título de mobilização desse equipamento, o valor de R\$ 4.352.651,76.

35. Na visão da equipe de auditores, como não houve de fato o deslocamento da Draga Xin Hai Hu 9, a administração não deveria ter pago o valor de R\$ 12.675.277,00, calculado pela SNP considerando um deslocamento médio de 13.872 km, obtido a partir das distâncias médias dos equipamentos de dragagem localizados pelo mundo em relação ao porto de Paranaguá, no momento de elaboração do termo de referência pela administração pública. Por essa razão, os auditores da Secex/PR propuseram determinação cautelar para que esse valor fosse retido nos próximos pagamentos e que esse achado fosse classificado como IG-R.

36. Ao divergir, o supervisor tratou dos riscos elevados para as empresas nas contratações



integradas, com restritas hipóteses de repactuação. Também ponderou que não seria razoável supor que a disponibilidade e a localização das dragas fosse se manter estática durante todo o período de tempo entre o projeto e a efetiva mobilização. Acrescentou que a SNP, ao licitar a obra, não teria como prever um valor inferior para a mobilização, sem que restringisse a participação de empresas potencialmente interessadas e que não dispusessem, na oportunidade, de equipamentos próximos ao local da intervenção. Reforçou que o critério de julgamento da licitação foi o de maior desconto sobre o preço global de referência, aplicado linearmente em todos os itens do orçamento. Dessa forma, ainda que quisesse, a licitante não poderia apresentar preço inferior especificamente para o item mobilização e desmobilização, por disposição do edital que regeu o certame.

37. Com base nesses argumentos, o diretor da 1ª DT da SeinfraPortoFerrovia, supervisor da fiscalização, propugnou que a irregularidade fosse considerada insubsistente.

38. O titular da SeinfraPortoFerrovia, em seu pronunciamento, alinhou-se com a proposta do supervisor e acrescentou que a pesquisa de preço elaborada pela extinta SEP/PR para a licitação que deu origem ao contrato apresentou valores acima de R\$ 24 milhões para mobilização e desmobilização de uma draga. Assim, não se poderia garantir que o custo de mobilização tivesse sido amortizado no primeiro contrato com a Appa, haja vista a rubrica ter apresentado valores muito abaixo dos praticados pelo mercado.

39. O Ministro-Relator alinhou-se à proposta de encaminhamento defendida pela SeinfraPortoFerrovia, representada pelo diretor da 1ª DT e pelo secretário, no sentido de considerar insubsistente a irregularidade.

IV. Achado 4 - inclusão de BDI em valores acima da referência definida pelo Tribunal para itens de mero fornecimento de equipamentos

40. Neste achado, a equipe de fiscalização apontou que teria havido a inclusão de BDI em valores acima da referência definida pelo Tribunal no Acórdão 2.622/2013-TCU-Plenário, relator Ministro Marcos Bemquerer, para itens de mero fornecimento de equipamentos. Dessa forma, consideraram que, para os serviços de mobilização e desmobilização, por se referirem a simples deslocamentos de equipamentos, deveria incidir a taxa de BDI reduzido em relação à taxa aplicável aos demais itens do orçamento, conforme entendimento esposado no Acórdão 179/2017-TCU-Plenário, de relatoria da Ministra Ana Arraes, para o caso específico de obras de dragagem.

41. Dissentindo da equipe de fiscalização uma vez mais, o supervisor ponderou que o Acórdão 179/2017-TCU-Plenário (relatora Ministra Ana Arraes), citado pela equipe e que tratou da incidência de BDI reduzido sobre os custos de mobilização e desmobilização de dragas, era posterior à assinatura do Contrato 26/2015, sendo, portanto, descabida sua aplicação retroativa ao caso concreto.

42. Argumentou que a jurisprudência do Tribunal também assenta que a taxa de BDI com percentual acima do limite referencial não representa, por si só, superfaturamento, desde que o preço contratado, ou seja, custo mais BDI, esteja compatível com o preço de mercado (Acórdão 1.134/2017-TCU-Plenário, Relator Ministro Augusto Sherman e Acórdão 1.466/2016-TCU-Plenário, Relatora Ministra Ana Arraes).

43. Por fim, o supervisor lembrou que, no bojo do TC 029.118/2014-0, a então SeinfraHidroFerrovia fiscalizou o edital da concorrência da dragagem em tela, não tendo sido apontado sobrepreço no orçamento, conforme Acórdão 832/2015-TCU-Plenário, de relatoria da Ministra Ana Arraes. Dessa forma, propugnou pela elisão da irregularidade.

44. O titular da SeinfraPortoFerrovia anuiu à proposta do supervisor da fiscalização, sendo acompanhado pelo Relator, Ministro Vital do Rêgo.

**V. Achado 5 - cálculo irregular da incidência de PIS e Cofins na apuração da taxa de BDI**

45. Neste último achado, a equipe de auditores da Secex/PR apontou como indevida a apuração da taxa de BDI da contratada com base na incidência não cumulativa do PIS e Cofins, com alíquotas de 1,65% e 7,6%, o que implicaria infringência ao disposto no art. 10, inciso XXX, da Lei 10.833/2003. Utilizou como critério o fato de a mesma empresa, em outros contratos para a dragagem de manutenção do porto de Paranaguá e para a dragagem de porto de Itajaí, ter optado pela incidência do PIS e Cofins na forma cumulativa, com as alíquotas de 0,65% e 3,00%.

46. Nessa linha, propôs que o achado fosse classificado como IG-R e que os valores a maior pagos nas três primeiras medições a título de PIS e Cofins fossem cautelarmente retidos nos próximos pagamentos.

47. Novamente divergindo, o supervisor da fiscalização entendeu que o achado tratava de análise do BDI da contratada, dissociado dos custos, o que estaria em desacordo com a jurisprudência dessa Corte. Citou o Acórdão 648/2016-TCU-Plenário, da relatoria do Ministro Benjamin Zymler, que pontuou:

“A inclusão, na composição do BDI constante das propostas das licitantes, do Imposto de Renda Pessoa Física (IRPJ) e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) não é vedada nem acarreta, por si só, prejuízos ao erário, pois é legítimo que empresas considerem esses tributos quando do cálculo da equação econômico-financeira de suas propostas, desde que os preços praticados estejam de acordo com os paradigmas de mercado. O que é vedado é a inclusão do IRPJ e CSLL no orçamento estimativo da licitação”.

48. Dessa forma, considerou, por analogia, que a empresa licitante teria liberdade para elaborar o BDI de sua proposta conforme o seu planejamento tributário, desde que os preços finais estivessem condizentes com as referências de mercado.

49. Acrescentou também que a análise isolada dos valores de PIS e Cofins, inseridos no BDI da contratada, não configurariam, por si só, sobrepreço ao orçamento.

50. Assim, considerou sanada a irregularidade referente a PIS/Cofins. A proposta foi seguida sem acréscimos pelo titular da SeinfraPortoFerrovia e contou com a anuência do Ministro Relator.

VI. Acórdão 2.452/2017-TCU-Plenário, relator Ministro Vital do Rêgo

51. Dos cinco achados apontados pela equipe de fiscalização da Secex/PR, três foram elididos, restando os dois primeiros com alguns ajustes propostos pela SeinfraPortoFerrovia, unidade supervisora do trabalho.

52. Em relação ao primeiro achado, relativo ao não atendimento das produtividades mínimas mensais previstas em projeto, o Ministro Relator considerou que, com a mobilização da segunda draga, a empresa poderia compensar os atrasos verificados. De todo modo, entendeu importante determinar à SNP que encaminhasse ao Tribunal avaliação quanto ao cumprimento, pela contratada, do parâmetro produtividade mínima fixado contratualmente.

53. Quanto ao segundo achado, entendeu pertinente alterar a denominação inicialmente atribuída para antecipação de pagamento, visto que envolveu o pagamento antecipado da mobilização de uma draga. Conforme previsto em anteprojeto elaborado pela SNP, o evento, no valor de R\$ 24 milhões, previa a mobilização de dois equipamentos com capacidade de cisterna da ordem de 10.000 m³, ou seja, um valor médio de R\$ 12 milhões por draga. Entretanto, foi pago o valor integral, quando, de fato, ocorreu a mobilização apenas de um equipamento.

54. Dessa forma, a proposta para o segundo achado contemplou a realização de audiência dos fiscais do contrato pelo atesto indevido, bem como determinação para que a SeinfraPortoFerrovia verificasse se, após mobilização da segunda draga (Xin Hai Ma), teria havido equalização dos valores devidos a título de mobilização relativo ao item 5.1 da planilha orçamentária do Contrato SEP/PR

26/2015.

55. Acompanhando o relator Ministro Vital do Rêgo, o plenário do Tribunal prolatou o Acórdão 2.452/2017, cujos comandos que demandaram ação por parte da SeinfraPortoFerrovia são elencados a seguir:

9.1. realizar a audiência, com fundamento no art. 43, inciso II, da Lei 8.443/1992, c/c o art. 250, inciso IV do Regimento Interno do TCU, dos Srs. Célio Henrique dos Reis Silva (654.345.015-00), do MTPA, e Admilson Lanes Morgado Lima (223.500.809-78), servidores da Appa encarregados da fiscalização das obras, para que, no prazo de 15 (quinze) dias, apresentem razões de justificativa por terem autorizado o pagamento indevido à contratada do valor integral para a mobilização dos equipamentos de dragagem, previsto no item 5.1 da planilha orçamentária do Contrato SEP/PR 26/2015, ocasionando antecipação de pagamento no valor de R\$ 12.187.903,60, em afronta aos arts. 62 e 63 da Lei 4.320/1964;

9.2. determinar ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA), com fundamento no art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, que encaminhe ao TCU, no prazo de trinta dias, avaliação quanto ao cumprimento, pela contratada, do parâmetro de produtividade mínima fixado pela Cláusula 4.3 do Contrato SEP/PR 26/2015, bem como do cronograma de execução estabelecido, informando as medidas adotadas em caso de descumprimento desses requisitos;

9.3. determinar a SeinfraPortoFerrovia que verifique se, após a mobilização da segunda draga (Xin Hai Ma), houve a equalização dos valores devidos a título de mobilização relativo ao item 5.1 da planilha orçamentária do Contrato SEP/PR 26/2015;

(...)

EXAME TÉCNICO

VII. Razões de justificativa dos Srs. Célio Henrique dos Reis Silva e Admilson Lanes Morgado Lima, fiscais do empreendimento

56. Por meio dos Ofícios 571 e 572/2017-TCU/SeinfraPortoFerrovia (peças 58 e 60), foram comunicadas as audiências, respectivamente, dos Srs. Célio Silva, fiscal das obras por parte do extinto Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA), e Admilson Lima, fiscal operacional pela Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA), por terem autorizado pagamento supostamente indevido, à contratada, do valor integral para a mobilização dos equipamentos de dragagem previstos no item 5.1 da planilha orçamentária do Contrato SEP/PR 26/2015, ocasionando antecipação de pagamento no valor de R\$ 12.187.903,60, em afronta aos arts. 62 e 63 da Lei 4.320/1964.

57. Tendo em vista a apresentação conjunta das razões de justificativa pelos agentes, a análise dos argumentos também será realizada de modo consolidado. Os fiscais encaminharam a Nota Informativa 6/2017/CGOSD/DIPGA/SNP-MTPA (peça 65), que veiculou as explicações relacionadas às audiências determinadas no item 9.1 do Acórdão 2.452/2017-TCU-Plenário (relator Ministro Vital do Rêgo).

58. O documento se inicia com definições acerca das responsabilidades dos fiscais delineadas na Portaria SEP/PR 188/2014, de 9/6/2014. O fiscal da obra seria responsável por acompanhar e verificar a fiel execução do objeto e das condições contratuais. Já o fiscal operacional, lotado no local da obra, teria atribuições limitadas a controle e acompanhamento da execução física do objeto. Por sua vez, o fiscal do projeto analisaria conclusivamente a qualidade técnica desses documentos.

59. Aponta-se que a equipe de fiscalização, composta por fiscal do empreendimento, fiscal operacional e fiscal do projeto, fora designada por meio da Portaria 17/2016, de 7/4/2016.

60. Após breve histórico da cronologia das primeiras etapas do empreendimento, os fiscais arrolados em audiência iniciam sua argumentação alegando que não teria havido pagamento de



despesas sem a prévia prestação de serviços referentes à mobilização do parque de equipamentos. No entendimento deles, não teria havido qualquer irregularidade em relação à autorização do pagamento que motivou a audiência. Teriam sido corretamente observadas as cláusulas contratuais, no caso o pagamento referente ao item 5.1 da planilha orçamentária do Contrato SEP/PR 26/2015.

61. Referindo-se à medição 3/2017 e ao subitem contratual 8.3 da “Cláusula Oitava – Dos preços contratados”, destacam a tabela do “Grupo 5 – Mobilização e Desmobilização”:

Tabela 1 – Eventos de mobilização e desmobilização previstos no Contrato SEP/PR 26/2015

	GRUPO 5 - MOBILIZAÇÃO E DESMOBILIZAÇÃO*	Unid.	Quant.	Valor Unit.	Valor total	14,25%
5.1	Equipamento (s) para dragagem das áreas Alfa, Bravo 1, Bravo 2, Surdinho Norte, Charlie 3 Ext. A, Charlie 3 Ext. B	evento *	2	24.375.807,20	48.751.614,40	12,36%
5.2	Equipamento (s) para dragagem das áreas Armadilha, Charlie 2, Charlie 3 Int. A	evento *	2	1.387.331,37	2.774.662,74	0,70%
5.3	Equipamento (s) para dragagem da área Charlie 3 Int. B	evento *	2	2.330.894,42	4.661.788,84	1,18%
SUBTOTAL					394.304.086,73	100,00%
DESCONTO **					13.004,43	
TOTAL					394.291.082,30	

Fonte: Contrato SEP/PR 26/2015, peça 19, p. 62

62. De acordo com os fiscais, a Ordem de Serviço 2/2017 (peça 22, p. 28) teria cumprido sua finalidade de autorizar à contratada a execução dos serviços (definição dada pela Portaria SEP/PR 188/2014, de 9/6/2014). No entanto, aduzem que o documento teria apresentado um equívoco de escrita em seu item 5, o que teria ensejado interpretação não condizente com a realidade. Ilustra-se:

Tabela 2 – Eventos de mobilização e desmobilização presentes na OS 2/2017

	GRUPO 5 - MOBILIZAÇÃO E DESMOBILIZAÇÃO		Valor Unitário (R\$)	Valor Total (R\$)
5.1	Mobilização TSHD 13.000m³. Áreas Alfa e Charlie	1	14.155.908,10	14.155.908,10
5.2	Mobilização TSHD 10.000m³. Áreas Bravo e Surdinho	1	10.889.160,07	10.889.160,07

Fonte: OS 2/2017 (peça 22, p. 30)

63. Os defendentes afirmam que o subitem 5.1 da ordem de serviço deveria estar grafado igual ao subitem 5.1 da planilha orçamentária contratual. Por sua vez, o item 5.2 não deveria constar da ordem. Assim, alegam que deve ser considerado, pelo TCU, os dados presentes na planilha orçamentária, cujo subitem 5.1 contém o valor de R\$ 24.375.807,20 para cada evento de mobilização/desmobilização de equipamentos no que tange às áreas Alfa, Bravo 1, Bravo 2, Surdinho Norte, Charlie 3 Ext. A e Charlie 3 Ext. B.

64. Reforçam que, para cada subitem especificado no item 5 da planilha orçamentária presente na “Cláusula Oitava” do contrato em comento, haveria dois eventos a serem realizados, quais sejam, um de mobilização e um de desmobilização. Assim, o pagamento autorizado referir-se-ia à ocorrência de apenas um dos eventos, a mobilização. Não teria havido qualquer pagamento relacionado a evento de desmobilização.

65. Em seguida, os fiscais apontam outras evidências que, em sua visão, teriam o efeito de corroborarem seus argumentos.

66. Quanto ao alegado erro escritural da OS 2/2017 (peça 22, p. 28), destacam que o somatório das duas parcelas constantes do documento perfaziam o valor de R\$ 25.045.068,17, montante não condizente com o efetivamente pago, presente na Nota Fiscal 929 (peça 21, p. 7), de 6/4/2017, no total de R\$ 24.375.807,20. Na elaboração da ordem, teriam sido usados dados provenientes de versão do projeto executivo ainda não aprovada pelo INPH (PRN-PE-DR-RL-01-2016_R01). O projeto executivo até então aceito pelo INPH, por meio do Ofício 116/2016-INPH, de

28/6/2016 (SEI 0557903), seria o PRN-PE-DR-RL-01-2016_R00 (peça 47, p. 12).

67. Dando prosseguimento, cita-se trecho do item 35 do voto que fundamentou o Acórdão 2.452/2017-TCU-Plenário (Relator Ministro Vital do Rêgo): “*A situação fática que se mostra é que somente ocorreu, à época da execução da auditoria, a mobilização de um equipamento de grande porte*”. Sobre isso, os agentes salientam que, no caso do empreendimento em tela, deveria ser considerado o parque de equipamentos apresentado no Projeto Executivo da contratada, sendo indiferente a mobilização de uma ou mais dragas ou o porte do equipamento a ser destinado para o serviço. A condição seria que o parque de equipamentos garantisse a produtividade mínima para atender ao item 5.1.2 da Cláusula Quinta do Contrato SEP/PR 26/2015 (peça 5, p. 14).

68. Em seguida, os agentes registram que haviam se manifestado no mesmo sentido quanto às questões apresentadas no Relatório Preliminar de Fiscalização, por meio da Nota Informativa 5/2017/CGOSD/DIPGA/SNP-MTPA, de 5/9/2017 (peça 47). Destacam a “Cláusula Nona – Dos Preços Contratados” do termo, cujo subitem 9.1 pontua que “*independente do critério de elaboração da proposta pela CONTRATADA, a SEP/PR realizará os pagamentos em cada etapa dos serviços nos percentuais exatos indicados na tabela constante da CLÁUSULA OITAVA, incidentes sobre o preço global ofertado, para os grupos 1, 2 e 5*”.

69. Os fiscais reforçam que o contrato em análise se trataria de um RDC com contratação integrada, portanto regido por preço global. Citam trecho da obra “RDC – Contratação Integrada”, dos autores Cláudio Sarian Altounian e Rafael Jardim Cavalcante, onde preceituam que:

“(…) A questão que se põe neste momento é a metodologia a ser empregada pela fiscalização dos serviços em função do regime de execução contratual.

As medições nos regimes de execução por preço unitário têm por foco a aferição in loco dos quantitativos dos serviços que foram realmente executados. Esse comportamento da fiscalização decorre da própria definição legal desse tipo de regime, no art. 2º, inciso III: “*empreitada por preço unitário: quando se contrata a execução da obra ou do serviço por preço certo de unidades determinadas*”.

Já no regime global, a lógica é outra, pois se contrata a execução da obra ou do serviço por preço certo e total. Nesse caso, a Administração está focada na verificação do cumprimento da etapa acordada com o contratado e não nos reais quantitativos executados (…)

70. Nesse sentido, os fiscais aduzem que, ao tempo da realização da medição 3, teriam considerado dispositivo contratual orientando que o montante devido para a mobilização do parque de equipamentos representaria um valor definido, respeitado o desconto aplicado linearmente conforme previsão licitatória, tendo em vista a justificativa técnica para a utilização da Contratação Integrada do Termo de Referência e o item 9.1 do Documento I do Contrato SEP/PR 26/2015, onde se estabelece que:

“*A Contratada definirá, por sua conta e risco, a quantidade, a dimensão e as características operacionais dos equipamentos a serem efetivamente empregados, bem como a metodologia e procedimentos para a execução do Contrato nos prazos definidos no cronograma do Projeto Básico, desde que mantenha a produtividade mínima especificada neste Termo de Referência, de modo a garantir a operacionalidade do acesso aquaviário do porto, além do calado dos berços de atracação.*”

71. Remetem novamente à “Cláusula Quinta – Alocação de Riscos – Da Contratada”, cujo subitem 5.1.2 esclarece, na mesma linha do comando precedente, que caberia à contratada a definição da quantidade, da dimensão, das características operacionais dos equipamentos a serem empregados, da metodologia e dos procedimentos para a execução do Contrato.

72. Na mesma esteira, os agentes repisam que a definição dos equipamentos ficaria a critério da contratada, tendo que se adaptar ao valor estabelecido no item 5 da planilha orçamentária, e



destacam mais alguns itens contratuais:

Cláusula Nona – Da medição e pagamento

9.8 - O pagamento dos serviços relativos ao Grupo 5 – Mobilização e desmobilização será realizado para cada evento de mobilização e desmobilização. Será considerado mobilização quando, comprovadamente, o equipamento estiver à disposição, conforme definido na Cláusula Primeira – Das Definições, e desmobilização quando a dispensa deste equipamento for expressamente autorizada pela Fiscalização, conforme Detalhamento da Operação constante do Documento I.

(...)

Cláusula Primeira – Das definições

1.1.11 Equipamento disponível – É aquele que está mobilizado no local do empreendimento e à disposição para execução dos serviços durante todo o período de duração do contrato, excetuando-se os períodos necessários a abastecimento de combustível e víveres.

73. Adiante, os fiscais aduzem que teriam considerado que o valor contratual total referente a mobilização seria de R\$ 28.094.032,99, proveniente da soma das parcelas do item 5 da planilha orçamentária, independentemente da quantidade de dragas mobilizadas, desde que fosse obedecido o dispositivo contratual da Cláusula Quarta, item 4.3: “*A Contratada se obriga a manter disponíveis equipamentos que somados garantam produtividades mensais detalhadas*”.

74. Dessa forma, afirmam que o pagamento no valor de R\$ 24.375.807,20, referente à mobilização do parque de equipamentos utilizado para a execução da dragagem nas áreas autorizadas pela Ordem de Serviço 2/2017, expedida pela extinta SEP/PR em 2/2/2017, contemplaria os equipamentos disponibilizados representados pelas dragas Xin Hai Hu 9 e Elbe. Pontuam que, à época da medição, os valores definidos para produtividade mínima atenderiam às condições contratuais nas áreas que haviam sido liberadas, em conformidade com os Projetos Básico e Executivo aceitos pelo INPH. Quanto ao valor de R\$ 3.718.225,79, referente à soma dos subitens 5.2 e 5.3 da planilha orçamentária, teriam sido retidos, uma vez que haveria áreas a dragar carecendo de autorização pela extinta SNP/MTPA.

75. Na sequência, os agentes ponderam que a forma como os termos são registrados no item 5.1 da planilha – equipamento(s) para dragagem – também sugere que pode se tratar de um ou mais equipamentos, não havendo definição de quantidade de equipamentos que deveriam ser mobilizados. A subdivisão seria unicamente por eventos, sendo um de mobilização e um de desmobilização, para a dragagem das áreas Alfa e Bravo 1 (a área Armadilha teria sofrido restrições ambientais e a área Charlie não estaria autorizada - peça 47, p. 10).

76. Em seguida, os fiscais acrescentam que suas ações também teriam mantido coerência com o entendimento expresso nas respostas aos questionamentos relativos à mobilização dos equipamentos apresentados durante a fase de licitação. São citados os de número 1 e 30 e as respostas emitidas aos potenciais licitantes se balizaram nos mesmos dispositivos contratuais já expressos.

77. Em suas considerações derradeiras, os Srs. Célio Silva e Admilson Lima fazem um resumo dos argumentos retro apresentados. Pontuam que não havia previsão de pagamentos parciais para o item 5.1, no edital, nos questionamentos à extinta SEP/PR ou no contrato. De modo diverso, em itens da execução da dragagem propriamente dita, eram previstas subdivisões conforme as etapas concluídas, os marcos contratuais intermediários.

78. Por fim, reafirmando terem agido sempre com boa fé e dentro dos ditames legais e contratuais, pedem ao TCU o acolhimento de suas razões de justificativa.

VII.1. Análise da SeinfraPortoFerrovia

79. Em suas razões de justificativa os fiscais afirmam que não teria havido pagamento de

despesas sem a prévia prestação dos serviços referentes à mobilização do parque de equipamentos que iniciou a execução da dragagem. Destacam que, de acordo com os comandos editalícios e contratuais, caberia à executora definir a configuração de equipamentos necessária ao atendimento das produtividades mínimas exigidas. Assim, quando se realizaram os procedimentos afetos à 3ª medição, oportunidade em que apenas parte das áreas a serem dragadas estariam liberadas, ao constatarem a mobilização das dragas Xin Hai Hu 9 e Elbe, teriam considerado que a empresa fazia jus ao montante correspondente ao primeiro dos dois eventos previstos no subitem orçamentário 5.1, aquele referente à mobilização.

80. Entende-se que a análise do caso em tela deve se iniciar pela verificação da maneira como os pagamentos foram previstos contratualmente e da possibilidade de pagamento do valor total de um dos eventos previstos no subitem 5.1 após a mobilização, à época, de uma draga de grande porte - Xin Hai Hu 9 - e outra de pequeno porte - Elbe.

81. O Edital RDC Eletrônico SEP/PR 5/2014 (peça 4) estabeleceu que a obra em apreço seria executada segundo o Regime Diferenciado de Contratação, na modalidade contratação integrada, e, conforme o art. 9º, §2º, inciso II da Lei que instituiu o RDC (12.462/2011): “o valor estimado da contratação será calculado com base nos valores praticados pelo mercado, nos valores pagos pela administração pública em serviços e obras similares ou na avaliação do custo global da obra, aferida mediante orçamento sintético ou metodologia expedita ou paramétrica”.

82. Nessa modalidade, o contratado assume maiores riscos e as hipóteses de repactuação dos termos são mais restritas. No caso das obras de dragagem, os possíveis riscos são ainda mais relevantes, haja vista tratar-se de mercado com baixo número de empresas e com disponibilidade de equipamentos que varia consideravelmente ao longo do tempo e em escala mundial.

83. O critério de julgamento adotado, por sua vez, foi o maior desconto linear sobre o valor global. O subitem 13.3.2 do edital impedia os licitantes de cotarem preços por etapa e/ou parcelas em percentuais do valor global diferentes dos definidos na planilha do Anexo V (peça 4, p. 89). No item 6 do Anexo I – Termo de referência (peça 4, p. 51), o documento também reforça que, em conformidade com o art. 42, §5º do Decreto 8.080, de 20/8/2013, a extinta SEP/PR definira que o critério de aceitabilidade de preços por etapa seria o percentual exato constante de planilha orçamentária detalhada em cada grupo. Essa planilha (peça 4, p. 51), por sua vez, estabelecera que os dois eventos referentes ao subitem 5.1, um de mobilização e outro de desmobilização, corresponderiam, somados, a 12,36% (6,18% cada um) do total do orçamento global da obra, o mesmo valor constante da planilha do Anexo V (peça 4, p. 89). No caso do orçamento estimativo levado à licitação, cada evento do subitem 5.1 tinha como limite o valor de R\$ 25.039.349,97, superior ao montante praticado no contrato e cujo pagamento foi endossado pelos fiscais.

84. Os mencionados comandos deixam claro que as licitantes não possuíam liberdade para definir preços especificamente para os itens mobilização e desmobilização, independentemente de suas particularidades, como número de equipamentos a serem mobilizados, distâncias a serem percorridas pelas dragas, custos de mão de obra, de afretamento etc.

85. Desse modo, após a licitante definir, com base em suas próprias estratégias econômico-financeiras, o percentual de desconto linear que estaria disposta a conceder para se sagrar vitoriosa no procedimento licitatório, ela devia produzir documento detalhado de composição de custos, cujos preços unitários deviam corresponder fielmente ao resultado da aplicação do desconto a cada item presente no orçamento estimativo. Na prática, essa sistemática provoca a montagem de composições de preços, por parte das contratadas, que diversas vezes ficam bem distantes da realidade. Enquanto o natural seria a adoção de parâmetros de entrada reais para se chegar a um valor final resultante, nesses casos tem-se um valor final fixo e os parâmetros de entrada é que acabam sendo modulados para a solução da equação.

86. No caso concreto em análise, a composição de preços da contratada (peça 11), cujo valor final para os itens de mobilização correspondia exatamente ao montante calculado pela SEP/PR menos o desconto ofertado, posteriormente mostrou-se muito diferente do efetivamente praticado. O texto do “achado 3: pagamento por serviço não executado” formulado pela equipe de auditoria da Secex/PR, posteriormente considerado insubsistente pelo supervisor da fiscalização, no que foi acompanhado pelas instâncias superiores, contém um exemplo prático desse tipo de ocorrência. A equipe de auditores entendeu que teria havido pagamento por serviço não executado relativo à mobilização da primeira draga, que já se encontrava no Porto de Paranaguá quando foi emitida a ordem de serviço autorizando a mobilização. Na visão dos auditores, como a SNP e a composição de custos da contratada consideravam nos cálculos de mobilização um deslocamento 13.872 km, e este não ocorreu de fato, a empresa não faria jus a pagamento pela mobilização.

87. Em seu pronunciamento (peça 53, p. 6, item 34), o Secretário da SeinfraPortoFerrovia pontuou também que não seria desarrazoado supor que, por estratégia comercial, a empresa só tivesse mobilizado a draga para o contrato de manutenção no mesmo porto tendo em vista a assinatura do contrato de aprofundamento. Acrescenta-se hipótese igualmente razoável em que uma licitante, sabendo que suas dragas estariam mais próximas do local de uma obra do que as distâncias adotadas pelo órgão contratante, o que refletiria em menores custos de mobilização para si, ofertasse maior desconto linear sobre o valor global de toda a obra para se sagrar vencedora do certame. Assim, os valores percebidos a título de mobilização, realmente maiores que seus custos reais, poderiam compensar as margens menores praticadas nos demais serviços. Todavia, a obrigatoriedade de aplicação de desconto linear, repisa-se, acarretaria a confecção de composições de custo, pela contratada, com parâmetros de preços não fidedignos, ao menos em relação à mobilização.

88. Vale apontar ainda que o sistema de precificação em comento pode até configurar risco adicional para as empresas, como na hipótese de os serviços que, graças à necessidade de aplicação de desconto linear, ficaram com suas margens de lucro comprimidas, terem seus quantitativos elevados por circunstâncias alheias à contratada. Esse fato é comum nas dragagens, quando as batimetrias realizadas pela contratada em fase de elaboração de projeto revelam maiores quantidades de material a ser dragado quando comparado aos montantes do anteprojeto levado à licitação. Nesse exemplo, o risco para a empresa seria mitigado caso, sabendo que o deslocamento de suas dragas seria menor que o estimado, ela tivesse a opção de oferecer desconto menor sobre o preço unitário de dragagem e maior sobre a mobilização. No entanto, repise-se, o edital impedia essa alteração, pois o critério adotado foi o de maior desconto global.

89. Nos casos envolvendo contratações como a que está em análise, em que as empresas possuem pouca margem para configuração de seus preços unitários, hipóteses de adiantamento de pagamentos devem ser tratadas com cautela. Deve-se levar em consideração o contexto contratual como um todo. Devido à falta de liberdade para desmembrar ou alterar os percentuais individualmente associados a cada item do orçamento elaborado pelo INPH, é comum que as composições elaboradas pela contratada segundo as exigências do edital de licitação não correspondam fielmente ao efetivamente praticado na execução da obra. Em caso de divergência, deve ser considerado o previsto em contrato, como no caso da composição de mobilização e desmobilização da contratada, que desmembrava a parcela única de mobilização prevista no item contratual 5.1 em duas etapas distintas, uma de mobilização e outra de desmobilização, cuja soma de valores se equiparava à primeira. Em outro exemplo hipotético, uma composição elaborada pela empresa que, por hipótese, alterasse a distribuição dos marcos contratuais de profundidade de dragagem não se sobreporia ao termo, mesmo que os preços fossem compatíveis. E do mesmo modo que prevalecem as subdivisões de serviços previstas no contrato, as respectivas cláusulas de pagamento, que são coerentes com o termo, devem ser respeitadas. Assim, pode ser necessário compatibilizar o serviço efetivamente executado às delimitações da planilha orçamentária oficial.

90. Nessa esteira, os comandos editalícios e contratuais estabeleceram que, independentemente do critério de elaboração da proposta pela contratada, a SEP/PR realizaria os pagamentos em cada etapa dos serviços nos percentuais exatos indicados, incidentes sobre o preço global ofertado, para os grupos 1, 2 e 5 (peça 4, p. 51). Não havia, portanto, previsão de pagamento parcelado (por equipamento) dos eventos atinentes a mobilização ou desmobilização.

91. Constatou-se, até aqui, a previsão de pagamento por cada evento ou parcela de modo não divisível, bem como a correspondência entre o montante definido contratualmente para o subitem 5.1 do “Grupo 5 – Mobilização e Desmobilização” e a quantia consignada na medição aprovada pelos fiscais chamados em audiência, no valor de R\$ 24.375.807,20. Em que pese a ordem de serviço 2/2017 (peça 22, p. 30) ter apresentado tabela com valores diferentes, cuja soma inclusive não coincide com o montante previsto no contrato, tal fato, por si só, não configura irregularidade de maior gravidade, haja vista não ter ocasionado elevação de custos ou comprometimento à qualidade ou segurança da obra. O alegado erro na confecção da ordem de serviço pode ser considerado uma irregularidade formal de menor magnitude. A divergência entre a soma dos valores da OS e o presente no contrato, bem como entre as áreas a serem dragadas previstas na ordem e as que estavam liberadas, também mostra razoável o aceite do argumento dos agentes de que teria havido erro no documento. Na verdade, o pagamento no valor da soma das parcelas presentes na OS poderia configurar irregularidade, ao ultrapassar o montante previsto contratualmente para o subitem orçamentário 5.1 do grupo 5.

92. Conforme explorado, a licitante era impedida de proceder a alterações nos percentuais individuais sobre o valor global que remuneram a execução de cada item orçamentário. De modo diverso, possuía liberdade de escolher a configuração do parque de equipamentos, a metodologia e os procedimentos de execução do contrato (peça 5, p. 9, item 4.4), desde que fossem cumpridos os parâmetros de produtividade mínima previstos no item 4.3 e seus subitens (peça 5, p. 8-9).

93. Os fiscais afirmaram que o pagamento no valor de R\$ 24.375.807,20, referente à mobilização do parque de equipamentos utilizado para a execução da dragagem nas áreas autorizadas pela Ordem de Serviço 2/2017, contemplaria as dragas Xin Hai Hu 9 e Elbe, essa última de pequeno porte. Pontuaram que, à época da medição, os valores definidos para produtividade mínima atenderiam às condições contratuais nas áreas que haviam sido liberadas, em conformidade com os Projetos Básico e Executivo aceitos pelo INPH.

94. No que tange aos projetos, extrai-se do documento de aceite do Projeto Básico (peça 8) que o INPH anuiu com a configuração de equipamentos proposta pela contratada. Não havia determinação sobre qual draga deveria executar em cada área ou se a todo momento deveriam estar presentes no mínimo duas dragas de grande porte. Cabia à contratada a definição precisa da estratégia de ataque dos serviços, desde que cumprisse as normas de produtividade. Inclusive, a utilização de uma draga de menor porte parecia ser mais indicada para a execução dos serviços em determinadas áreas com acesso restrito e navegabilidade reduzida. A draga de pequeno porte mobilizada contava com acessório composto por escavadeira de braço estendido e bomba de sucção e recalque, acoplados a um desagregador na ponta da lança. Segundo o INPH, a alteração da draga também não provocaria acréscimo de prazo ou de custo ao projeto.

95. Vale mencionar que nem sempre uma draga de maior porte é a mais indicada para a realização dos serviços. A dragagem de determinados taludes, de acabamento para conformação ao projeto, em locais com obstáculos ou outras restrições pode ser mais indicada fazendo-se uso de equipamentos de menor porte, que possuem, naturalmente, mais flexibilidade, além de causarem menores impactos à operação portuária, que ocorre concomitantemente à dragagem.

96. O INPH também salientou que, embora algumas áreas de dragagem tivessem apresentado valores de produtividade, em projeto básico, inferiores aos previstos no Anteprojeto do instituto, a produtividade global, com base nos equipamentos e metodologia propostos pela contratada, seria

superior àquela inicialmente prevista em edital, implicando prazo total inferior (peça 8, p. 2).

97. Os agentes destacaram os aspectos mencionados em suas argumentações, defendendo que a contratada teria autonomia para a escolha de seu parque de equipamentos, desde que fossem cumpridos os dispositivos de produtividade, o que, de fato, é permitido.

98. Verificou-se também que nem todas as áreas a serem dragadas estavam disponíveis para tal quando da emissão da OS 2/2017. O documento liberou o início dos serviços apenas nas áreas Alfa, Bravo 1 e Armadilha. Ainda assim, a área Armadilha teria sofrido restrição por questões ambientais. Desse modo, no âmbito da flexibilidade operacional conferida à contratada, não haveria óbice à mobilização inicial de equipamento para início da dragagem nas áreas liberadas e mobilização adicional de equipamentos conforme ocorressem as liberações das áreas pendentes. Os parâmetros de produtividade mínima foram desenhados por área, conforme item 4.3 (peça 5, p. 8). Outro fator que pode ter interferido no planejamento e no desempenho da empresa e que, portanto, deve ser considerado, foi o fato de, em razão de restrições financeiras e orçamentárias e de ausência de licença ambiental, o Contrato 26/2015 ter ficado suspenso de 9/6/2016 a 2/2/2017, forçando adaptações no parque de equipamentos e revisões do projeto executivo (peça 47, p. 6). A DTA Engenharia Ltda queixou-se diversas vezes de dificuldades provocadas por questões que não seriam de sua alçada. Como exemplos, citem-se as Cartas GA168-18 (peça 76) e GA171-18 (peça 77).

99. No que tange à conduta dos fiscais, considerando a margem de discricionariedade contratualmente concedida à empresa executora, a aprovação de pagamento em montante que não extrapolou o valor orçamentário de um evento de mobilização, a concordância com o parque de equipamentos por parte do INPH na aceitação dos projetos e os esforços no sentido da ampliação do parque de equipamentos ao se constatar necessidade de aumento das produtividades, entende-se que não há elementos de convicção suficientes para a imputação de irregularidades. O caso é, no mínimo, controverso.

100. Deve-se ponderar, outrossim, que a Ordem de Serviço não havia liberado todas as áreas de dragagem, a exemplo da área Charlie, que contava com elevado volume de serviço a ser realizado (peça 5, p. 21). Assim, em linha com a liberdade conferida contratualmente à empresa para configurar seu parque de equipamentos, é coerente concordar com a afirmação dos agentes de que os equipamentos mobilizados poderiam atender às produtividades das áreas liberadas à época. As produtividades mínimas, como já mencionado, eram definidas por área (peça 5, p. 8).

101. Após realização de batimetria, constatou-se insuficiente produtividade dos equipamentos, tendo sido dragados aproximadamente 73% dos materiais previstos (peça 69, p. 8). Considerando o período inicial da obra, quando as produtividades ainda não tinham atingido seu auge, e o percentual levantado, matematicamente não fica evidente que haveria a necessidade de mais uma draga de grande porte para a realização dos serviços já naquele momento.

102. Os problemas em relação a produtividade que se sucederam não se misturam com o pagamento pela mobilização, tampouco podem ser atribuídos aos fiscais. Também em linha com o argumento defendido por eles no sentido de que a quantidade de equipamentos mobilizados não era aspecto fundamental, tem-se que, após suas tratativas com a contratada a respeito da baixa produtividade, foram mobilizadas mais duas dragas de grande porte - Xin Hai Niu e Xin Hai Ma -, totalizando três equipamentos operacionais, sem que houvesse pagamento suplementar a título de mobilização (peça 69, p. 8). Não se verificou, outrossim, dano ou erário decorrente da conduta dos fiscais.

103. Diante do exposto, propor-se-á que as razões de justificativa dos Srs. Célio Henrique dos Reis Silva, fiscal das obras por parte do extinto Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA), e Admilson Lanes Morgado Lima, fiscal operacional pela Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA), sejam acolhidas.



VIII. Avaliação quanto ao cumprimento do parâmetro de produtividade mínima pela contratada

104. Em atendimento à determinação do item 9.2 do Acórdão 2.452/2017-TCU-Plenário (relator Ministro Vital do Rêgo), foi expedido ao extinto Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil o Ofício 573/2017-TCU/SeinfraPortoFerrovia, de 20/11/2017, para que o órgão encaminhasse ao TCU avaliação quanto ao cumprimento, pela contratada, do parâmetro de produtividade mínima fixado pela Cláusula 4.3 do Contrato SEP/PR 26/2015.

105. Como resposta, o MTPA remeteu o Ofício 269/2017/AECI, de 21/12/2017 (peça 69), que veiculou a Nota Informativa 6/2017/CGOSD/DIPGA/SNP-MTPA, de 19/12/2017 (peça 69, p. 6).

106. O documento se inicia com um breve histórico elencando a cronologia dos principais eventos contratuais. Informa que o Contrato SEP/PR 26/2015 ficou suspenso entre 9/6/2016 e 2/2/2017 (peça 69, p. 7) devido a restrições financeiras e orçamentárias.

107. Passa a discorrer sobre a avaliação quanto ao cumprimento, pela contratada, dos parâmetros de produtividade mínima fixados na Cláusula 4.3 do Contrato SEP/PR 26/2015 (peça 5, p. 9). Cita trecho do Termo de Referência, parte integrante do Edital RDC SEP/PR 5/2014 e em linha com os termos contratuais, de onde se extrai que caberia à contratada a definição, por sua conta e risco, da quantidade, dimensão e características operacionais dos equipamentos a serem empregados nas obras, desde que mantivesse a produtividade mínima especificada. Caso não fossem alcançadas as produtividades, ficaria facultado à fiscalização solicitar mudanças nos equipamentos mobilizados, métodos de operação, recursos humanos ou até, no limite, buscar a rescisão contratual.

108. Aduz que o Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias (INPH), fiscal dos projetos elaborados pela contratada e autor do anteprojeto levado à licitação, teria se manifestado favoravelmente ao projeto básico, por meio do Ofício 85/2016-INPH, de 18/5/2016 (peça 8). No documento, o INPH destacara que, embora algumas áreas do projeto tivessem valores de produtividade individualmente inferiores àqueles previstos no anteprojeto, a produtividade global, com base nos equipamentos e metodologia propostos pela contratada, acabaria sendo superior à inicialmente prevista em Edital, resultando em prazo inferior para a conclusão da obra.

109. Informa que a contratada, em meados de dezembro de 2017, contava com parque de equipamentos composto por três dragas com capacidade de cisterna de 10.000 m³ - Xin Hai Hu 9, Xin Hai Niu e Xin Hai Ma -, todas operando. A mobilização daquele parque teria sido necessária para reestabelecer a produtividade mínima exigida, tendo em vista que a produtividade apresentada pela contratada no período entre fevereiro e agosto de 2017 ficara abaixo do estabelecido em contrato.

110. Segundo o documento, a baixa produtividade do período anterior deveu-se ao não atendimento das condições previstas no contrato pelo parque de equipamentos disponibilizado inicialmente, constituído pelas dragas auto transportadoras Xin Hai Hu 9 (10.000m³) e Elbe (2.800m³), que iniciaram os serviços pela área Alfa, em 13 de fevereiro de 2017. O atraso teria sido identificado após a realização de Levantamento Batimétrico de Acompanhamento, em 25 de março de 2017, quando fora verificada a execução de cerca de 73% do previsto para o período. Ademais, a execução da obra tinha sido interrompida parcialmente no período devido à necessidade inadiável e indispensável de docagem de classificação da draga Xin Hai Hu 9 por cerca de 45 dias.

111. Com relação ao cronograma de execução, informou-se que ele foi readequado e apresentado pela contratada em julho de 2017, por meio da terceira revisão do projeto executivo, prevendo que a conclusão dos serviços de dragagem e a desmobilização dos equipamentos ocorreria em julho de 2018. A draga Xin Hai Hu 9 teria retornado da docagem em 13/7/2017. Por sua vez, as dragas Xin Hai Ma e Xin Hai Niu teriam iniciado operação em 6 e 21/10/2017, respectivamente. A SNP estaria, à época, no aguardo da entrega de relatórios de execução de levantamentos batimétricos para a verificação da performance das dragas, do atingimento das produtividades pactuadas e do



cumprimento dos cronogramas de cada área.

112. No que tange às medidas adotadas em relação ao descumprimento dos parâmetros de produtividade, informou-se que a fiscalização, ao identificar a baixa produtividade do parque de equipamentos mobilizado para a execução dos serviços, expediu notificações à contratada. É citada relação de seis ofícios e correspondências com suas respectivas motivações, todas relacionadas a baixa produtividade e atrasos na mobilização de equipamentos adicionais pela contratada.

113. Em seguida, o documento pontua que a análise da defesa prévia da contratada com relação ao conteúdo das notificações concluiu que elas não tinham sido atendidas, uma vez que a empresa DTA Engenharia Ltda. ainda não tinha alcançado a produtividade mínima prevista no Contrato 26/2015. Foi sugerida a aplicação de penalidade de multa em desfavor da contratada.

114. O Ofício 53/2017/CGOSD/DIPGA/SNP, de 22/11/2017 (peça 71), que tratou das irregularidades apontadas pela fiscalização na execução do Contrato 26/2015, encaminhou à contratada o Auto de Infração 1/2017 (peça 72), para que apresentasse defesa, sob pena de multa no valor de R\$ 510.647,08. A DTA Engenharia Ltda. apresentou sua defesa em 8/12/2017, por meio da Carta GA577-17 (peça 73). Não havia parecer sobre a defesa à época da entrega da Nota Informativa 6/2017/CGOSD/DIPGA/SNP-MTPA, de 19/12/2017 (peça 69, p. 6).

115. Em suas conclusões, a mencionada nota aduz que a fiscalização do Contrato SEP/PR 26/2015 teria sido diligente no sentido de buscar o reestabelecimento da produtividade mínima contratual, tão logo foi constatada a deficiência. Reforça ainda que havia expectativa de superação das produtividades mínimas com a operação concomitante das três dragas com 10.000 m³ de cisterna.

VIII.1. Análise da SeinfraPortoFerrovia

116. Na resposta do extinto MTPA à determinação do item 9.2 do Acórdão 2.452/2017-TCU-Plenário (relator Ministro Vital do Rêgo), produzida em dezembro de 2017, foi informado que, após suspensão do Contrato SEP/PR 26/2015, entre 9/6/2016 e 2/2/2017 (peça 69, p. 7), devido a restrições financeiras e orçamentárias e atraso em liberações ambientais, a execução foi iniciada em 13/2/2017 na área Alfa.

117. No período entre fevereiro e agosto de 2017 observou-se que a produtividade mínima esperada não foi atingida. Levantamento batimétrico de acompanhamento realizado em 25/3/2017 teria revelado execução de aproximadamente 73% em relação ao previsto até aquele momento, gerando indícios de que haveria atraso.

118. Vale pontuar que a modelagem de contratação como no caso em apreço tem o intuito de permitir maior liberdade operacional às contratadas, concedendo flexibilidade de planejamento, de metodologia e de equipamentos. Em contrapartida, são inseridos dispositivos contratuais visando tutelar a qualidade da execução, a segurança, os prazos e a produtividade. Enquanto os aspectos controlados estiverem sendo respeitados pelas contratadas, sua liberdade de ação permanece ampla. Entretanto, caso haja descumprimento de cláusulas contratuais, como foi o caso em relação às de produtividade, a fiscalização pode se valer dos dispositivos que autorizam solicitação de alterações na configuração ineficaz de equipamentos e ainda preveem diferentes graus de penalização.

119. Nessa linha, buscando o reestabelecimento da produtividade mínima, a fiscalização teria dedicado esforços no sentido da exigência de ampliação do parque de equipamentos operacionais. Foram remetidas notificações à contratada tratando do ocorrido, mas ela demorou a tomar providências concretas.

120. Somente em outubro de 2017 a contratada colocou em operação mais duas dragas de grande porte para se somarem à primeira. Assim, em dezembro de 2017, estavam mobilizadas e em execução três dragas de grande porte com capacidade de cisterna de 10.000 m³ - Xin Hai Hu 9, Xin Hai Niu e Xin Hai Ma. Havia expectativa de que esse parque conseguisse recuperar a produtividade,

de modo a cumprir os comandos contratuais.

121. Em que pese a mobilização de dragas adicionais, a equipe de fiscais acertadamente propôs a aplicação de multa à contratada pela inércia e expediu, em novembro de 2017, Auto de Infração à DTA Engenharia Ltda (peça 72). A defesa prévia da empresa, veiculada pela Carta GA577-17 (peça 73), estava sem conclusão da análise em dezembro de 2017.

122. Em março de 2019 foram obtidas informações mais recentes a respeito do andamento contratual, do cumprimento das cláusulas de produtividade pela DTA Engenharia Ltda. e do procedimento aberto para a aplicação de multa.

123. Informou-se que as obras foram concluídas em janeiro de 2019 e que foi emitido Termo de Recebimento Provisório (peça 74). Aguardam-se, atualmente, resultados de levantamento hidrográfico para obtenção de homologação das novas profundidades junto à Marinha do Brasil. O Contrato SEP/PR 26/2015 terá sua vigência encerrada em 3/4/2019. Foi assinado, em 30/8/2018, termo aditivo que prorrogou seu prazo (peça 75).

124. A prorrogação de prazo para conclusão das obras mostra que a produtividade mínima originalmente pactuada não foi alcançada pela DTA Engenharia Ltda. No entanto, devem ser levadas em consideração circunstâncias restritivas enfrentadas que não foram de sua responsabilidade e impactaram o planejamento e o regular andamento da execução. Os eventos estão descritos na Carta GA168-18 (peça 76, p. 4). Em suma, referem-se à suspensão contratual por 238 dias devido a restrições orçamentárias; à emissão de ordem de serviços parcial, o que teria impedido a dragagem concomitante de mais de uma área de projeto; e atrasos para obtenção de autorizações ambientais em algumas áreas. Ainda conforme a manifestação da empresa (peça 76, p. 5), outra restrição que teria comprometido a produtividade foi a limitação do tempo de utilização do *overflow* imposta pelo Ibama a partir da emissão do Parecer Técnico 41/2018-COMAR/CGMAC/DILIC (peça 78).

125. Quanto ao procedimento instaurado para a aplicação de multa à contratada pela baixa produtividade, permanece pendente de análise a defesa encaminhada à atual Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), em 8/12/2017, por meio da Carta GA577-17 (peça 73). Em que pese o tempo decorrido, entende-se que uma conclusão amigável para a lide, de modo a não comprometer a execução dos serviços, não se mostra trivial, haja vista a discordância da empresa em relação aos elementos motivadores. A contratada atribui culpa à sucessão das mencionadas ocorrências que prejudicaram o regular andamento contratual. Isso força a necessidade de análise diligente e justa dos argumentos de defesa por parte da SNPTA.

126. Pelo exposto, não se identificam irregularidades na atuação da equipe de fiscalização das obras. De acordo com a sequência de iniciativas prevista contratualmente, ao detectar o problema na produtividade a fiscalização primeiro buscou a ampliação do parque de equipamentos, visando o aumento de capacidade de dragagem. Em um segundo momento, diante da demora da contratada para cumprir as exigências, iniciou procedimento administrativo visando a aplicação de multa pelo descumprimento das cláusulas contratuais.

127. Destarte, considera-se atendida a determinação estampada no item 9.2 do Acórdão 2.452/2017-TCU-Plenário, relator Ministro Vital do Rêgo.

IX. Análise quanto à equalização de valores devidos a título de mobilização da segunda draga (Xin Hai Ma)

128. Em cumprimento à determinação do item 9.3 do Acórdão 2.452/2017-TCU-Plenário (relator Ministro Vital do Rêgo), analisa-se a hipótese de equalização dos valores devidos a título de mobilização relativos ao item 5.1 da planilha orçamentária do Contrato SEP/PR 26/2015.

129. A demanda pela realização da presente análise é proveniente da discussão acerca da regularidade do pagamento integral de parcela prevista no citado item 5.1 com a mobilização de

apenas uma draga de grande porte, após a emissão da Ordem de Serviço 2/2017 (peça 22, p. 30), somada à constatação de que, em outubro de 2017, uma segunda draga de mesma capacidade estaria atuando nas obras, o que poderia ter equacionado o montante supostamente pago adiantado.

130. O tema referente ao pagamento integral de parcela a título de mobilização prevista no item 5.1 foi tratado no tópico VII precedente. Por sua vez, extrai-se do item 23 do voto condutor do Acórdão 2.452/2017-TCU-Plenário, relator Ministro Vital do Rêgo (peça 56), que foi verificada, por meio de consulta ao *site* marinetraffic.com, na data de 17/10/2017, a presença da draga Xin Hai Ma no porto de Paranaguá/PA, juntamente com a draga Xin Hai Hu 9.

131. Essa informação suscitou a presente análise. Considerando-se que a atuação de apenas uma draga de grande porte não foi suficiente para o atingimento das produtividades mínimas pactuadas, caso em nenhum momento tivesse havido a mobilização do esperado parque de equipamentos composto por duas dragas de 10.000 m³, talvez o pagamento pela parcela integral de mobilização não fosse considerado um adiantamento, mas sim algo mais grave, como um pagamento por item de serviço não executado.

132. Em que pese o entendimento de que não seria obrigatória a mobilização de mais de um equipamento de grande porte desde o início da execução, quando poucas áreas estavam liberadas para serviço, o que, segundo a contratada, impediu a dragagem concomitante de várias regiões (peça 77, p. 2), fato é que o parque de equipamentos muito provavelmente teria que ser ampliado ao longo da execução para cumprimento das cláusulas de produtividade mínima previstas no item contratual 4.3.

133. A hipótese acima foi, de fato, o que ocorreu. Após exigência por parte da fiscalização, foram mobilizadas mais duas dragas da ordem de 10.000 m³ de cisterna. Desse modo, a partir de meados de outubro de 2017 estavam mobilizadas e executando serviços três dragas de grande porte – Xin Hai Hu 9, Xin Hai Niu e Xin Hai Ma.

134. Assim, se a notícia da mobilização de uma segunda draga de grande porte suscitou a possibilidade de ter havido o completo adimplemento da parcela de mobilização do item orçamentário 5.1, a existência de uma terceira draga de mesma capacidade elimina eventuais dúvidas.

135. Diante do exposto, conclui-se que houve a equalização dos valores devidos a título de mobilização relativos ao item 5.1 da planilha orçamentária.

CONCLUSÃO

136. Cuidam os autos de relatório de auditoria realizada na Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA), no período de 3/7/2017 a 4/8/2017, com o objetivo de avaliar procedimentos atinentes às obras de dragagem de aprofundamento no porto de Paranaguá/PR.

137. Foram analisadas as audiências e determinações expedidas no Acórdão 2.452/2017-TCU-Plenário, Relator Ministro Vital do Rêgo, relacionadas a possíveis adiantamentos à contratada, cumprimento de cláusulas contratuais de produtividades mínimas durante a execução dos serviços e equalização de valores após mobilização de equipamentos adicionais de dragagem.

138. No que tange à conduta dos fiscais arrolados em audiência, considerando a margem de discricionariedade contratualmente concedida à empresa executora, a aprovação de pagamento em montante que não extrapolou o valor orçamentário de um evento de mobilização, a concordância com o parque de equipamentos por parte do INPH na aceitação dos projetos e os esforços no sentido da ampliação do parque de equipamentos ao se constatarem baixas produtividades, entende-se que não há elementos de convicção para a imputação de irregularidades.

139. Ainda que se considerasse a possibilidade de ter havido algum nível de incorreção na autorização do pagamento integral referente ao item 5.1 do contrato, existem fatores atenuantes. A Ordem de Serviço não havia liberado todas as áreas de dragagem, a exemplo da área Charlie, que

contava com elevado volume de serviço a ser realizado (peça 5, p. 21). Assim, em linha com a liberdade conferida contratualmente à empresa para configurar seu parque de equipamentos, é coerente concordar com a afirmação dos agentes de que os equipamentos mobilizados poderiam atender às produtividades das áreas liberadas à época. As produtividades mínimas, como já mencionado, eram definidas por área (peça 5, p. 8). A empresa contratada também se manifestou quanto à impossibilidade da dragagem concomitante de diversas áreas na Carta GA171-18 (peça 77, p. 2).

140. Assim, propor-se-á que as razões de justificativa dos Srs. Célio Henrique dos Reis Silva, fiscal das obras por parte do extinto Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA), e Admilson Lanes Morgado Lima, fiscal operacional pela Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA), sejam acolhidas.

141. As obras foram concluídas em janeiro de 2019 e foi emitido Termo de Recebimento Provisório (peça 74). Aguardam-se, atualmente, resultados de levantamento hidrográfico para obtenção de homologação das novas profundidades junto à Marinha do Brasil. O Contrato SEP/PR 26/2015 terá sua vigência encerrada em 3/4/2019. Foi assinado, em 30/8/2018, termo aditivo que prorrogou seu prazo (peça 75).

142. Com relação ao atingimento das produtividades mínimas pela contratada, o extinto Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, atual Ministério da Infraestrutura, encaminhou os documentos e informações que mostraram que a empresa DTA Engenharia Ltda não obteve êxito quanto ao cumprimento das cláusulas contratuais pertinentes.

143. Quanto à conduta da fiscalização diante da ocorrência, verificada desde o início da execução contratual, entende-se que não foram configuradas irregularidades. De acordo com a sequência de iniciativas prevista contratualmente, ao detectarem o problema os fiscais primeiramente buscaram a ampliação do parque de equipamentos, visando o aumento de capacidade de execução. Em um segundo momento, diante da demora da contratada para cumprir as exigências, iniciaram procedimento de aplicação de multa pelo descumprimento das cláusulas contratuais.

144. No que tange ao procedimento instaurado para a aplicação de multa à contratada pela baixa produtividade, permanece pendente de análise a defesa encaminhada à atual Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), em 8/12/2017, por meio da Carta GA577-17 (peça 73). Em que pese o tempo decorrido, entende-se que uma conclusão amigável para a lide, não se mostra trivial, haja vista a discordância da empresa em relação aos elementos motivadores. A contratada atribui culpa à sucessão das mencionadas ocorrências que prejudicaram o regular andamento contratual (Carta GA168-18, peça 76, p. 4). Isso força a necessidade de análise diligente e justa dos argumentos de defesa por parte da SNPTA.

145. Destarte, considera-se atendida a determinação estampada no item 9.2 do Acórdão 2.452/2017-TCU-Plenário, relator Ministro Vital do Rêgo.

146. Quanto à análise sobre a equalização dos valores pagos a título de mobilização, determinada no item 9.3 do Acórdão 2452/2017-TCU-Plenário, constatou-se que, desde a fase inicial de execução, uma única draga de grande porte com outra de pequeno porte não seriam suficientes para o atingimento da produtividade mínima. Era prevista a mobilização de mais equipamentos conforme houvesse a liberação ambiental de outras áreas de projeto, mas a contratada demorou para disponibilizar as dragas. Após notificações por parte da fiscalização, foram mobilizadas mais duas dragas da ordem de 10.000 m³ de cisterna. Desse modo, a partir de meados de outubro de 2017 estavam mobilizadas e executando serviços três dragas de grande porte – Xin Hai Hu 9, Xin Hai Niu e Xin Hai Ma.

147. Assim, se a informação da mobilização de uma segunda draga de grande porte suscitou a possibilidade de ter havido o completo adimplemento da parcela de mobilização do item orçamentário



5.1, a existência de uma terceira draga de mesma capacidade elimina eventuais dúvidas.

148. Diante do exposto, conclui-se que houve a equalização dos valores devidos a título de mobilização relativos ao item 5.1 da planilha orçamentária.

PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

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

a) acolher as razões de justificativa dos Srs. Célio Henrique dos Reis Silva (CPF 654.345.015-00), fiscal das obras por parte do extinto Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA), atual Ministério da Infraestrutura, e Admilson Lanes Morgado Lima (CPF 223.500.809-78), fiscal operacional pela Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA), com fundamento no art. 250, § 1º, do Regimento Interno deste Tribunal, considerando elididas as supostas irregularidades que demandaram a audiência dos agentes;

b) considerar cumprida a determinação estampada no item 9.2 do Acórdão 2.452/2017-TCU-Plenário, relator Ministro Vital do Rêgo;

c) considerar equacionados os valores devidos a título de mobilização relativos ao item 5.1 da planilha orçamentária do Contrato SEP/PR 26/2015 a partir da mobilização e da operação concomitante de três dragas de grande porte (Xin Hai Hu 9, Xin Hai Niu e Xin Hai Ma) em outubro de 2017, e conseqüentemente a determinação constante do item 9.3 do Acórdão 2.452/2017-TCU-Plenário;

d) enviar cópia do acórdão que vier a ser proferido aos responsáveis, à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, à Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina e à empresa DTA Engenharia Ltda, destacando que o relatório e o voto que fundamentam a deliberação ora encaminhada podem ser acessados por meio do endereço eletrônico www.tcu.gov.br/acordaos e que, caso tenham interesse, o Tribunal pode encaminhar-lhes cópia desses documentos sem quaisquer custos; e

e) arquivar o presente processo, com fulcro no art. 169, inciso V do Regimento Interno do TCU.

SeinfraPortoFerrovia, 1ª DT, em 15 de março de 2019.

(Assinado eletronicamente)

Francisco Carlos G. de Almeida
AUFC - Mat. 8670-3