

Processo TC nº 026.733/2006-3  
TOMADA DE CONTAS ESPECIAL – *Recursos de Reconsideração*

Excelentíssimo Senhor Ministro-Relator,

Examinam-se recursos de reconsideração interpostos conjuntamente pelas empresas Cesbe S.A. Engenharia e Empreendimentos e Emtuco Serviços e Participações S.A. (atual razão social da Engepasa S.A.), integrantes do Consórcio Cesbe/Engepasa (peça 10, p. 2-34), e individualmente pela empresa Esteio Engenharia e Aerolevantamentos S.A. (peça 11, p. 2-109) contra o Acórdão nº 1529/2008-Plenário (peça 2, p. 97-98), mediante o qual esta Corte julgou irregulares as contas, condenou as recorrentes, em solidariedade com o Sr. Maurício Hasenclever Borges, ex-diretor-geral do extinto DNER, ao pagamento de débito no valor original de R\$ 3.591.249,97 e aplicou-lhes individualmente a multa prevista no art. 57 da Lei nº 8.443/92, no valor de R\$ 300.000,00.

2. Em pronunciamento anterior (peça 10, p. 174), manifestei-me de acordo com a proposta da Serur (peça 10, p. 149-171), elaborada contando com o apoio técnico da unidade especializada em fiscalizações de obras do TCU (peça 10, p. 107-117 e 142-146), no sentido de conhecer dos recursos, mas, no mérito, negar-lhes provimento. Contudo, as recorrentes integrantes do consórcio construtor apresentaram novos elementos (peças 14 e 15), em que contestaram parcialmente a análise efetuada na Secretaria especializada, o que impeliu a Ministra-Relatora a devolver os autos para reexame naquela unidade técnica (peça 17).

3. Feita a reanálise pela SecobRodovias (peça 23), que concluiu pela manutenção do entendimento presente no processo, as recorrentes, mais uma vez, submeteram elementos questionando o exame técnico efetuado (peças 34, 37 e 38). Ao avaliar esses memoriais, a Serur verificou que eram compostos por argumentos já debatidos nos autos (peça 40). Assim, com base no exame técnico da unidade especializada, reiterou a proposta de conhecer dos expedientes recursais e negar-lhes provimento.

## II

4. Estando os autos no MP/TCU, o consórcio recorrente trouxe aos autos mais uma manifestação (peça 51), na qual alega não lhe ter sido oportunizado argumentar contra a última análise empreendida pela unidade técnica especializada, a despeito de nesse exame ter sido supostamente adotada nova metodologia de cálculo do débito. Ademais, requer novamente a aplicação de fator redutor de 30% na velocidade estimada dos caminhões de transporte de seixo rolado entre a jazida e o local da obra, apresentando, como justificativa, dados que comprovariam a caracterização dos serviços como obra urbana, em que a interferência do tráfego limitaria a produtividade da construtora. Tais argumentos constavam dos memoriais anteriores (peças 34, 37 e 38), refutados pela Serur. Contudo, o recorrente, crendo que eles não foram examinados, reitera-os nesta oportunidade.

5. Apesar de compreender que não houve negativa de apreciação dos elementos apresentados pelo consórcio, comentarei a seguir sobre cada um deles, de maneira a deixar explícitas as razões pelas quais concordo com a unidade técnica. Cumpre fazer a distinção entre os dois pontos questionados: um deles refere-se à velocidade média de transporte na composição de custo de referência; o outro diz respeito à redução dessa velocidade em função de interferência de tráfego urbano.

### Continuação do TC nº 026.733/2006-3

6. Segundo o manifestante, a SecobRodovias teria inovado ao calcular o valor do superfaturamento, adotando, para os serviços de escavação, carga e transporte (ECT), a velocidade média de 40 km/h para o caminhão transportador trafegar em rodovia pavimentada, independentemente de o percurso ser de ida ou de retorno. Com efeito, verifica-se nos autos que ao longo deste processo as velocidades do serviço de transporte foram determinadas seguindo três metodologias similares, que sempre corroboraram o valor de superfaturamento pelo qual os responsáveis foram citados. Porém, deve-se salientar que a diferença reside na determinação de uma das variáveis da composição de custos de um serviço. Não se trata, portanto, de alteração da metodologia de apuração do valor do dano.

7. A cada cálculo efetuado pela Secretaria deste Tribunal, os responsáveis lançavam questionamentos. Em resposta, ao rejeitar as alegações, a unidade técnica apresentava também outra forma de estimar as velocidades de percurso, resultando em débito ligeiramente superior ao calculado anteriormente. Assim, de acordo com relato da unidade técnica (peça 23), essas variáveis foram determinadas inicialmente pela Secex/SC com base em projeção logarítmica usando dados disponíveis no Sicro 2, depois a Secob utilizou parâmetros para rodovias pavimentadas e não pavimentadas obtidos no Sicro 3 (em consulta pública). Desta feita, a SecobRodovias adotou valores médios de velocidade de transporte contidos no manual do Sicro 2.

8. Todas essas formas de estimativa desse parâmetro (frise-se que se trata da determinação de uma só variável da composição de custo de um serviço, e não do superfaturamento em si) conduziram à conclusão de que o débito originalmente calculado é consistente e que seu valor deve ser mantido. Dessa forma, ao contrário do que quer deixar aparentar o consórcio recorrente, o dano apurado nestes autos foi ratificado por diversas vias, significando que se pode ter segurança de que o débito imputado não excede o valor real devido, atendendo, pois, à exigência contida no art. 210, § 1º, inciso II, do Regimento Interno do TCU.

9. Com relação ao redutor de velocidade para simular condições de obra urbana, o recorrente requer a aplicação do fator de 30% de decréscimo, à semelhança do que foi adotado no Acórdão nº 649/2011-Plenário, mediante o qual se julgou TCE de mesma origem que esta, porém versando sobre as obras do Lote 8 de duplicação da rodovia BR-101/SC Norte.

10. Esta alegação tem sido reiterada pelo recorrente e já foi especificamente analisada pela SecobRodovias (peça 23) por solicitação da Ministra-Relatora (peça 17). Ao avaliar o trecho do Lote 1 da duplicação desta rodovia, de que trata esta tomada de contas especial, a unidade especializada constatou que seu percurso é eminentemente em zona rural, portanto sem interferência significativa de tráfego urbano, o que não justifica a redução da velocidade de percurso dos caminhões transportadores.

11. De fato, nesse aspecto os Lotes 1 e 8 são completamente distintos. O Lote 1 corresponde ao trecho desde a divisa PR/SC até Joinville/SC, um percurso que só atravessa zona urbana nos quilômetros finais. Já o Lote 8, conforme informado na respectiva decisão de julgamento, está integralmente compreendido dentro das cidades de Biguaçu, São José e Palhoça, Municípios da zona metropolitana de Florianópolis/SC. Ou seja, a consideração feita no Acórdão nº 649/2011-Plenário não se aplica ao presente caso concreto.

12. O recorrente também apresenta dados de volume médio diário de tráfego (VMD) para tentar justificar a adoção do redutor de velocidade. Entretanto, em comparação com o trecho do Lote 8, verifica-se que esse argumento também não deve prosperar. Enquanto os valores relatados para o Lote 1 se encontrariam entre 16 e 20 mil veículos por dia em 2001, no relatório do Acórdão nº 649/2011-Plenário consta a informação de que, no início das obras, o Lote 8 já contava com VMD de aproximadamente 30 mil veículos diários em alguns segmentos.

13. Diante do exposto, considero que os novos elementos apresentados pelo consórcio Cesbe/Engepasa (peça 51) não são hábeis a alterar o entendimento presente nos autos.

**Continuação do TC nº 026.733/2006-3**

**III**

14. Assim, considerando adequada a análise das unidades técnicas, este representante do Ministério Público de Contas manifesta-se de acordo com a proposta de encaminhamento (peça 40), no sentido de que esta Corte conheça e negue provimento aos presentes recursos de reconsideração, mantendo-se os exatos termos do Acórdão nº 1529/2008-Plenário.

**Ministério Público**, em março de 2016.

(Assinado eletronicamente)  
**PAULO SOARES BUGARIN**  
Procurador-Geral