

RELATÓRIO DE FISCALIZAÇÃO

TC n. 009.944/2018-4**Fiscalização n. 83/2018****Relatora:** Ana Arraes

DA FISCALIZAÇÃO

Modalidade: Conformidade**Ato originário:** Acórdão 2.421/2017 - Plenário**Objeto da fiscalização:** Obras de adequação da BR-135/MA - km 95,60 a km 127,75**Funcional programática:**26.782.2087.7W84.0021/2017 - Adequação de Trecho Rodoviário - Trecho Estiva -
Entroncamento BR-222 (Miranda do Norte) na BR-135/MA No Estado do Maranhão**Tipo da Obra:** Rodovia - Duplicação**Ato de designação:** Portaria de alteração - Seinfrarod 961/2018, de 28/08/2018 (peça
16)Portaria de designação-planejamento - Seinfrarod 227/2018, de
22/03/2018 (peça 3)**Período abrangido pela fiscalização:** De 22/03/2018 a 27/07/2018**Composição da equipe:** Lucio Cardial Jacomini - matr. 9453-6 (Coordenador)

Eduardo Afonso Souza Pereira - matr. 8638-0

Roberta Deisy Cabral - matr. 11231-3

DO ÓRGÃO/ENTIDADE FISCALIZADO

Órgão/entidade fiscalizado: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes**Vinculação (ministério):** Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil**Vinculação TCU (unidade técnica):** Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e de
Aviação Civil**Responsável pelo órgão/entidade:****nome:** José da Silva Tiago**cargo:** Diretor-Geral do DNIT**período:** A partir de 14/08/2018**Outros responsáveis:** vide peça: "Rol de responsáveis"

Resumo

Trata-se de fiscalização realizada na Superintendência Regional do DNIT no estado do Maranhão – SRDNIT/MA entre 23/3/2018 e 3/8/2018, tendo como objeto as obras de adequação da capacidade e de reabilitação do trecho rodoviário da BR-135/MA – km 95,60 ao km 127,75, executadas sob o abrigo do Contrato UT-0005/2017-00, firmado entre o DNIT e a empresa Hytec Construções Terraplenagem Ltda.

A presente auditoria teve por objetivo fiscalizar as obras de adequação de capacidade e reabilitação com melhorias da rodovia BR-135/MA - segmento km 95,60 - km 127,75 (Lote 3). Adicionalmente, teve por objetivo o monitoramento das determinações constantes no Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário, em cumprimento ao Acórdão 938/2018-TCU-Plenário.

A partir do objetivo do trabalho e a fim de avaliar em que medida os recursos estão sendo aplicados de acordo com a legislação pertinente, formularam-se as questões adiante indicadas:

- a) Questão 1: As determinações proferidas no Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário foram cumpridas?
- b) Questão 2: Os instrumentos de contratação (editais de licitação, contratos, etc.) têm cláusulas que visam garantir a qualidade das obras?
- c) Questão 3: O projeto é atual, inclui a totalidade das obras e foi devidamente examinado e aprovado pela autoridade competente?
- d) Questão 4: A execução da obra atende aos requisitos de qualidade e prazos?
- e) Questão 5: A obra conta com uma supervisão/fiscalização constante e eficaz?
- f) Questão 6: Os preços dos serviços definidos no orçamento da obra são compatíveis com os valores de mercado?

Os trabalhos foram realizados em conformidade com as Normas de Auditoria do Tribunal de Contas da União (Portaria-TCU n. 280, de 8 de dezembro de 2010, alterada pela Portaria-TCU n. 168 de 30/6/2011) e com observância aos Padrões de Auditoria de Conformidade estabelecidos pelo TCU (Portaria-Segecex 26, de 19/10/2009).

A metodologia utilizada constituiu-se da análise documental, inspeção física, pesquisas em sistemas informatizados, procedimentos de revisão analítica, comparação com a legislação vigente e a jurisprudência do TCU e conferência de cálculos.

Neste trabalho, foram apontados os seguintes indícios de irregularidade

a) Achado III.1 – Projeto executivo deficiente/desatualizado: em síntese, verificou-se que o projeto executivo está desatualizado, prevendo serviços em desacordo com a realidade da obra e soluções amparadas em estudos defasados ou insuficientes, em afronta a Lei 12.462/2011, art. 2º, inc. V, c/c art. 8º, § 7º, assim como a Lei 8.666/93, em especial o art. 6º, inc. X, e o art. 12. As deficiências relacionam-se às partes de terraplenagem e pavimentação do projeto executivo, bem como a serviços enlívamento e hidrossemeadura.

b) Achado III.2 - Descumprimento de determinação exarada pelo TCU: este achado decorre do monitoramento do item 9.9.2 do Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário, proferido no âmbito do TC 001.576/2014-3, que teve como objeto o antigo edital de licitação referente às mesmas obras relativas ao Lote 3 da BR-135/MA, e no qual foram determinadas correções no projeto executivo previamente à publicação do novo edital. Constatou-se que a nova licitação foi realizada sem as correções no projeto, razão pela qual se considerou descumprida a determinação.

c) Achado III.3 - Ausência de parâmetros de recebimento das obras: apontou-se a ausência, de forma clara, no Edital RDC Eletrônico 399/2016-15, da previsão de obrigatoriedade de cumprimento, por parte da contratada, de parâmetros mínimos de recebimento de obras previstos na Instrução de



Serviço DNIT 13/2013, em desacordo com determinação do TCU proferida no Acórdão 1.338/2013-TCU-Plenário.

d) Achado III.4 - Existência de atrasos que podem comprometer o prazo de entrega do empreendimento: constataram-se diversas situações que têm impedido o avanço das obras conforme o cronograma inicialmente planejado, sobretudo relacionadas a condições climáticas e interferências, no entorno da rodovia, com edificações, cercas, redes de energia elétrica e comunidades quilombolas. Diante desses entraves, a SRDNIT/MA previu uma nova data para a conclusão das obras, qual seja, 5/4/2019. Entretanto, o próprio gestor reconhece a existência de restrições orçamentárias, de modo que se vislumbra o risco de não cumprimento do prazo informado.

Ressalta-se que, em face do projeto desatualizado e que não possui a totalidade dos elementos necessários e suficientes à execução completa do objeto (Achado III.1), considerou-se a hipótese de adoção de medida cautelar com vistas à suspensão da execução dos serviços do Contrato UT-0005/2017-00, até que o DNIT promova sua revisão de modo a adequá-lo à realidade atual da rodovia e corrigir as deficiências apontadas.

Diante disso, propõe-se a adoção de medida cautelar com oitiva prévia, na forma prevista no art. 276, § 2º, do RITCU.

Com relação aos Achados III.2, III.3 e III.4, embora tenha sido proposta a realização de oitivas e audiências, sugere-se que tais medidas devam ser adotadas em etapa processual subsequente. A postergação da realização das oitivas e audiências visa a permitir que o gestor se concentre nos fatos relacionados à medida cautelar, que demandam urgente atuação por parte deste Tribunal.

O volume de recursos fiscalizados alcançou o montante de R\$ 69.064.179,20, sendo esta quantia referente ao somatório dos valores globais a preços iniciais e com aditivos do Contrato UT-0005/2017-00 (66.499.834,00– 3/2016) e do Contrato UT-0495/2017-00 (R\$ 2.564.345,23 – 12/2016), este último tendo como objeto consultoria para supervisão e controle das obras, no trecho entre Outeiro e Miranda do Norte.

Entre os benefícios estimados desta fiscalização pode-se mencionar a manutenção da expectativa do controle e a correção das irregularidades apontadas.

Sumário

I. Apresentação.....	5
I.1. Importância socioeconômica	5
II. Introdução.....	5
II.1. Deliberação que originou o trabalho	5
II.2. Visão geral do objeto.....	5
II.3. Objetivo e questões de auditoria	8
II.4. Metodologia utilizada.....	8
II.5. Limitações inerentes à auditoria.....	8
II.6. Volume de recursos fiscalizados	8
II.7. Benefícios estimados da fiscalização	8
III. Achados de auditoria.....	9
IV. Conclusão.....	26
V. Proposta de encaminhamento.....	28
APÊNDICE A - Matriz de Achados	29
APÊNDICE B - Matriz de Responsabilização.....	37
APÊNDICE C - Dados da obra.....	43

I. Apresentação

1. Trata-se de fiscalização realizada na Superintendência Regional do DNIT no estado do Maranhão – SRDNIT/MA entre 23/3/2018 e 3/8/2018, tendo como objeto as obras de adequação da capacidade e de reabilitação do trecho rodoviário da BR-135/MA – km 95,60 ao km 127,75, executadas sob o abrigo do Contrato UT-0005/2017-00, firmado entre o DNIT e a empresa Hytec Construções, Terraplenagem, e Incorporação Ltda.

I.1. Importância socioeconômica

2. Consoante explanado no Projeto Executivo – Volume 3E – Relatório Final de Avaliação Ambiental – RFAA, P. 21, a rodovia BR-135/MA passa por diversos Estados brasileiros, sendo um importante corredor de escoamento de produtos agrícolas e industriais, ou seja, é a principal ligação da região produtora de Matopiba (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia) ao Porto de Itaqui.

3. As obras de adequação da capacidade e reabilitação do trecho em tela têm uma importância vital para o desenvolvimento do Maranhão, cujo objetivo é promover melhorias que advirão em um ganho econômico e operacional aos usuários, dentre eles, aumento da segurança de trânsito e redução nos índices de acidentes; aumento da velocidade média de operação e redução do tempo de viagem.

II. Introdução

II.1. Deliberação que originou o trabalho

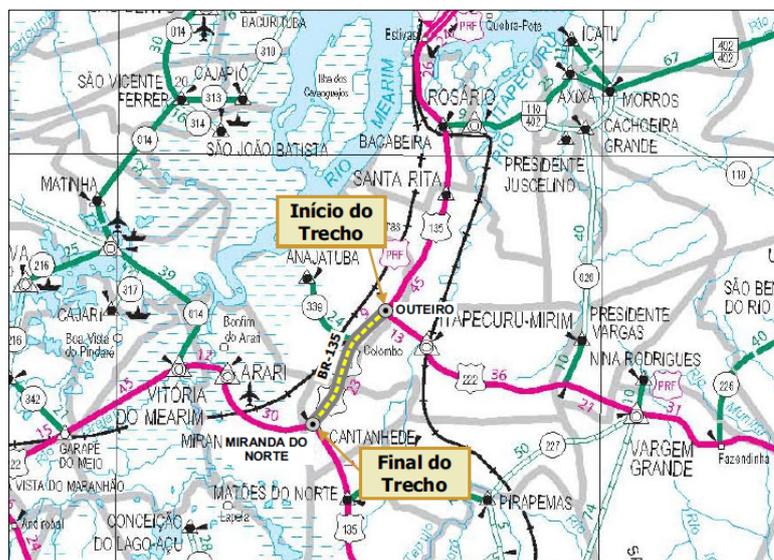
4. Realizou-se a presente fiscalização em cumprimento ao Acórdão 2.421/2017-TCU-Plenário.

5. Cabe esclarecer que a relatoria deste processo foi originalmente atribuída, por sorteio, ao Min. José Múcio Monteiro Filho. Contudo, foi posteriormente alterada, sendo conferida à Min. Ana Arraes, uma vez que neste processo está se realizando, também, o monitoramento de determinações em cumprimento ao Acórdão 938/2018-TCU-Plenário, proferido no âmbito do TC 001.576/2014-3, de relatoria da Exma. Ministra, e, nos termos do art. 14 da Resolução TCU 175/2005, os processos de monitoramento devem ser distribuídos ao ministro que proferiu o voto vencedor.

II.2. Visão geral do objeto

6. A presente auditoria trata das obras de adequação da capacidade e de reabilitação do trecho rodoviário da BR-135/MA, inicia-se no entroncamento com a BR-222/MA (Outeiro) e vai até a cidade de Miranda do Norte, com extensão total de 32,15km (Lote 3), conforme figura abaixo:

Figura 1 – Mapa de situação do trecho.



Fonte: Projeto executivo.



7. Essas obras incluem os serviços de duplicação, implantação e pavimentação de vias laterais, recuperação/reforço/alargamento e construção de obras de artes especiais na rodovia federal BR-135/MA, além da implantação e pavimentação da alteração de seu traçado. O empreendimento integra o Plano de Aceleração do Crescimento – PAC, sendo considerado ação prioritária.
8. O projeto executivo do segmento auditado foi elaborado pela empresa Ecoplan Engenharia Ltda., conforme Contrato 15.0017/09-05 (Evidência 5) firmado pela Superintendência Regional do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes no Estado do Maranhão – SRDNIT/MA, a partir do resultado da licitação relativa ao Edital 0220/08-15 (Evidência 6).
9. Esse projeto foi analisado por uma comissão de servidores nomeados para este fim pela SRDNIT/MA, conforme Portaria nº 55 - SRDNIT/MA, de 24/8/2009 - Boletim Administrativo nº 34, de 24 a 28/8/2009 - (Evidência 7). Depois de realizar suas análises, essa comissão aprovou o projeto, conforme Portaria nº 23 - SRDNIT/MA, de 10/8/2012 (Evidência 8).
10. As obras estão sendo executadas pela Empresa Hytec Construções Terraplenagem Ltda., conforme Contrato UT-0005/2017-00 (Evidência 9), firmado pela SRDNIT/MA, a partir do resultado da licitação relativa ao Edital RDC-Eletrônico 399/2016-15 (Evidência 10), cujo regime de execução é a empreitada por preço unitário.
11. O valor global das obras segundo orçamento de referência do DNIT foi de R\$ 83.831.524,55 (7/2016 - sem desoneração) – (Evidência 11). A empresa Hytec Construções Terraplenagem Ltda. venceu a licitação apresentando uma proposta no valor global de R\$ 66.499.834,00 (7/2016) (Evidência 12), caracterizando desconto de 20,67% em relação ao orçamento do DNIT.
12. A fiscalização das obras está sendo efetivada por uma comissão de servidores do DNIT, conforme Portaria nº 25 – Boletim Administrativo nº 60, de 28/3/17- (Evidência 13), com o auxílio da empresa supervisora Geosistemas Engenharia e Planejamento Ltda., conforme Contrato UT-0495/2017-00 (Evidência 14), firmado pela SRDNIT/MA, como consequência do resultado da licitação relativa ao Edital Pregão Eletrônico 081/2017-15 (Evidência 15).
13. A obra encontra-se com 2,86% de realização, no momento da execução deste trabalho, segundo Relatório Geral do Contrato UT-0005/2017-00, obtido no Sistema de Acompanhamento de Contratos do DNIT – Siac (Evidência 16). De acordo com informações obtidas mediante o Sistema de Supervisão Rodoviária Avançada do DNIT – Supra (Evidência 17), a dotação orçamentária alocada para a obra foi de R\$25.000.000,00, conforme nota de empenho 2016NE803983, de 28/12/2016.
14. Cabe relatar, ainda, que a obra em tela foi objeto de auditoria anterior por esta Corte de Contas, mediante a Fiscalização 29/2014 (TC 001.576/2014-3). Em cumprimento ao Despacho de 29/10/2013 da Min. Ana Arraes (TC 029.312/2013-2), realizou-se auditoria no Edital 51/2014 do DNIT, referente à licitação efetivada para contratação das obras de adequação de capacidade e restauração/reabilitação com melhorias para a segurança da Rodovia BR-135/MA, segmento do km 51,3 ao km 127,75, subdividido em dois lotes (2 e 3).
15. Como resultado da fiscalização, foram identificadas as irregularidades listadas a seguir:
- a.1) sobrepreço no valor de R\$ 21,7 milhões (março/2012) no orçamento do Lote 2 decorrente de quantitativo inadequado nos serviços “Barreira de segurança dupla” e “Plantio de mudas arbóreas”;
 - a.2) projeto executivo deficiente do Lote 3, em razão da ausência de justificativa técnica adequada para a adoção da solução de base de brita graduada naquele lote;
 - a.3) deficiência nos estudos de tráfego que fundamentaram a elaboração do projeto executivo do Lote 2;
 - a.4) ausência no Edital RDC Eletrônico 51/2014 do detalhamento dos padrões de desempenho para fins de aceitação e recebimento das obras a serem executadas, estabelecidos na Instrução de Serviço

13/2013 do DNIT.

16. Em decorrência do Relatório de Fiscalização 29/2014, o Edital 51/2014 foi suspenso pelo Diretor Geral do DNIT, conforme decisão publicada no Diário Oficial da União-DOU, de 24/2/2014 (Evidência 18), para correções e apresentação de justificativas solicitadas por este Tribunal.

17. No âmbito do TC 001.576/2014-3, após todos os interessados terem encaminhado aos autos as suas respectivas manifestações, o Tribunal proferiu decisão de mérito, conforme o Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário, de 29/10/2014 (Evidência 19), de relatoria do Exmo. Min. Marcos Bemquerer Costa, que atuou neste processo em substituição à Exma. Min. Ana Arraes, transcrito a seguir:

VISTA, relatada e discutida esta auditoria realizada com o objetivo de fiscalizar o Edital RDC Eletrônico 51/2014, do Dnit, destinado a contratar as obras de adequação de capacidade e de restauração da BR-135/MA.

ACORDAM os ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão do Plenário, ante as razões expostas pelo relator e com fundamento nos arts. 26; 28, inciso II; 43, inciso II e Parágrafo Único; e 58, inciso III, da Lei 8.443/1992, c/c o art. 214, inciso III, alínea “a”, do Regimento Interno, em:

9.1. rejeitar as justificativas apresentadas por Gerardo de Freitas Fernandes;

9.2. aplicar ao responsável multa de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), a ser recolhida ao Tesouro Nacional, com atualização monetária, calculada da data deste acórdão até a data do pagamento, se este for efetuado após o vencimento do prazo abaixo estipulado;

(...)

9.9. determinar ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – Dnit que:

9.9.1. inclua em seu edital-padrão para licitação de obras rodoviárias, nos casos em que forem aplicáveis, os padrões para aceitação de obras consignados nos anexos I e II da Instrução de Serviço/SG 13, de 4 de novembro de 2013;

9.9.2. previamente à publicação do novo edital licitatório para contratação das obras de adequação de capacidade e de restauração da BR-135/MA, reavalie os seguintes pontos:

9.9.2.1. quantitativos do item “Barreira de Segurança”, dupla e simples;

9.9.2.2. quantitativo do item “plantio de mudas arbóreas”;

9.9.2.3. escolha da solução de base de brita graduada para a pavimentação do Lote 3, em detrimento da mistura solo-areia, mais econômica, ante a possibilidade de utilização das jazidas de areia localizadas no Lote 2;

9.9.2.4. estimativas do crescimento do tráfego de veículos aplicáveis ao Lote 2;

9.10. remeter cópia desta deliberação, acompanhada do relatório e voto que a fundamentaram, ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes e Gerardo de Freitas Fernandes.

18. Posteriormente à decisão de mérito proferida pelo Tribunal, o Edital 51/2014, que ainda estava suspenso, foi revogado pelo DNIT, conforme decisão publicada no Diário Oficial da União – DOU, de 25/3/2015 (Evidência 20).

19. Considerando que, por demanda do Fiscobras 2018, seriam realizadas duas novas fiscalizações nos Lotes 2 e 3 das obras de adequação de capacidade e restauração da rodovia BR-135/MA, as quais estão sendo conduzidas, respectivamente, por meio deste TC 009.944/2018-1 e do TC 009.942/2018-4, o Tribunal, por meio do Acórdão 938/2018-TCU-Plenário, de 2/5/2018, de relatoria da Exma. Min. Ana Arraes (Evidência 21), decidiu remeter o monitoramento das deliberações constantes do Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário para os referidos processos.



II.3. Objetivo e questões de auditoria

20. A presente auditoria teve por objetivo fiscalizar as obras de adequação de capacidade e reabilitação com melhorias da rodovia BR-135/MA - segmento km 95,60 - km 127,75 (Lote 3). Adicionalmente, teve por objetivo o monitoramento das determinações constantes no Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário, em cumprimento ao Acórdão 938/2018-TCU-Plenário.

21. A partir do objetivo do trabalho e a fim de avaliar em que medida os recursos estão sendo aplicados de acordo com a legislação pertinente, formularam-se as questões adiante indicadas:

a) Questão 1: As determinações proferidas no Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário foram cumpridas?

b) Questão 2: Os instrumentos de contratação (editais de licitação, contratos, etc.) têm cláusulas que visam garantir a qualidade das obras?

c) Questão 3: O projeto é atual, inclui a totalidade das obras e foi devidamente examinado e aprovado pela autoridade competente?

d) Questão 4: A execução da obra atende aos requisitos de qualidade e prazos?

e) Questão 5: A obra conta com uma supervisão/fiscalização constante e eficaz?

f) Questão 6: Os preços dos serviços definidos no orçamento da obra são compatíveis com os valores de mercado?

II.4. Metodologia utilizada

22. Os trabalhos foram realizados em conformidade com as Normas de Auditoria do Tribunal de Contas da União (Portaria-TCU n. 280, de 8 de dezembro de 2010, alterada pela Portaria-TCU n. 168 de 30/6/2011) e com observância aos Padrões de Auditoria de Conformidade estabelecidos pelo TCU (Portaria-Segecex n. 26, de 19/10/2009).

23. A metodologia utilizada constituiu-se da análise documental, inspeção física, pesquisas em sistemas informatizados, procedimentos de revisão analítica, comparação com a legislação vigente e a jurisprudência do TCU e conferência de cálculos.

24. Na análise do orçamento da obra, selecionaram-se os serviços materialmente relevantes, por meio de curva ABC.

II.5. Limitações inerentes à auditoria

25. Não foram verificadas limitações para realização desta fiscalização.

II.6. Volume de recursos fiscalizados

26. O volume de recursos fiscalizados alcançou o montante de R\$ 69.064.179,20, sendo esta quantia referente ao somatório dos valores globais a preços iniciais e com aditivos do Contrato UT-005/2017-00 (66.499.834,00– 3/2016) e do Contrato UT-0495/2017-00 (R\$ 2.564.345,23 – 12/2016).

II.7. Benefícios estimados da fiscalização

27. Entre os benefícios estimados desta fiscalização pode-se mencionar a manutenção da expectativa do controle e a correção das irregularidades apontadas.



III. Achados de auditoria

III.1. Projeto executivo deficiente/desatualizado

III.1.1. Tipificação

28. As irregularidades tratadas neste achado constituem fatos materialmente relevantes em relação ao valor total contratado, uma vez que uma parcela importante do objeto contratual (R\$ 39.411.887,38, ou seja, 59,27% do valor do Contrato UT-0005/2017-00) está fundamentada em componentes do projeto executivo desatualizados ou não suficientemente justificados, a saber:

Tabela 1 – Valores do contrato amparados em componentes do projeto executivo desatualizados ou não suficientemente justificados

Serviços	Valor no Contrato UT-0005/2017-00 (R\$)
Pavimentação (itens da planilha contratual previstos em dimensionamento baseado em estudos de tráfego desatualizados: sub-base, base, imprimação, pintura de ligação e revestimento em CBUQ)	31.818.560,20
Escavação, carga e transporte de materiais de terraplenagem provenientes de empréstimos (478.297,20 m ³ x R\$ 9,90)	4.735.142,28
Previsão de Enleivamento em detrimento de Hidrossemeadura nos canteiros centrais (327.835 m ² x R\$ 7,69).	2.521.051,15
Hidrossemeadura (parcela não justificada dos quantitativos da planilha contratual – 292.707 m ² x R\$ 1,25)	337.133,75
Total	39.411.887,38

Fonte: Elaboração própria com base em informações da planilha contratual (Evidência 12, p. 6-16)

29. O potencial prejuízo ao Erário decorre da possibilidade de que tais serviços, caso executados sem a existência de um projeto adequado, sejam inapropriados ou desnecessários, ou, ainda, remunerados a um custo maior ao que seria factível.

30. Assim, a irregularidade, a princípio, se amolda ao conceito de irregularidade grave com recomendação de paralisação (IGP) contido no art. 117, § 1º, inciso IV da Lei 13.473/2017 (LDO/2018).

31. Entretanto, avalia-se que o achado possa ser classificado como indicio de irregularidade grave que não prejudique a continuidade – IGC, previsto no inciso V do mesmo artigo da LDO 2018, pelas razões que serão a seguir expostas.

32. Necessário observar, inicialmente, a própria natureza da IGP definida nos termos da Lei de Diretrizes Orçamentárias. Entende-se que a IGP é efetivamente uma medida de natureza cautelar. Na sua definição legal estão implicitamente contidas as ideias que ordinariamente dirigem o exame de medida cautelar: a fumaça do bom direito e o perigo da demora

33. Cuide-se, todavia, ser a IGP uma medida cautelar voltada a subsidiar o Congresso Nacional na elaboração da lei orçamentária anual. Devido ao princípio da anualidade do orçamento público, a escala temporal na qual se avalia o perigo da demora é de uma ordem de grandeza singular, voltada ao propósito da lei, que é anual. Em outras palavras, entende-se que o perigo da demora é avaliado numa escala temporal que possui o ano como unidade mínima. Não se trata de o perigo da demora ser valorado numa escala de tempo iminente, de horas ou dias, como por exemplo é comum ocorrer ordinariamente em cautelares concedidas com fundamento diverso.

34. Nesse sentido, é possível adotar a classificação IGC para este achado, considerando que já



está se propondo uma medida cautelar visando à suspensão imediata da execução do contrato até que se conclua a revisão do projeto, e que essa revisão é uma ação que pode ser tomada em curto período de tempo, possivelmente antes de findado o ano corrente, tendo o DNIT, inclusive, já sinalizado a tomada de providências com esse intuito.

III.1.2. Situação encontrada

35. Verificou-se que a execução das obras está ocorrendo com base em um projeto executivo desatualizado e que não possui a totalidade dos elementos necessários e suficientes à execução completa do objeto, em afronta ao inciso X do art. 6º da Lei 8.666/93, assim como à Lei 12.462/2011, art. 2º, inc. IV, e art. 8º, § 7º.

36. As inconsistências de projeto serão aludidas a seguir:

III.1.2.1. Estudos de tráfego desatualizados

37. Constatou-se que os estudos de tráfego que embasaram as soluções de projeto estão desatualizados, acarretando risco de não efetividade da solução de pavimentação adotada.

38. Os pavimentos não são concebidos para durarem eternamente, mas para um determinado período de tempo ou “ciclo de vida”. No Brasil, o Método de Projeto de Pavimentos flexíveis do DNER (atual DNIT) considera que um pavimento será dimensionado em função do “número N” de operações de um eixo padrão, durante um período de projeto escolhido.

39. No âmbito do chamado “Método de dimensionamento de pavimentos flexíveis do DNER, adotado pelo DNIT, a escolha dos materiais constituintes do pavimento, bem como a espessura das camadas que o compõem dependem de forma preponderante do tráfego que solicitará determinada via durante sua vida útil de serviço. O tráfego que transitará sobre determinado pavimento ao longo de sua vida útil de serviço é convertido em um número de operações/solicitações de um eixo rodoviário padrão do tipo Eixo Simples de Rodas Duplas (ESRD) com carga nominal de 18.000 lb (8,2 tf). Esse número de solicitações é conhecido como “número N”.

40. O “número N” utilizado para o dimensionamento do pavimento adotado no projeto executivo do Lote 3 foi calculado a partir de uma pesquisa de tráfego realizada em abril/2010 (Volume 3 - Memória Justificativa Tomo I – Evidência 25, p. 3), e considerando um período de projeto de dez anos. Para o ano de abertura da rodovia ao tráfego adotou-se o ano de 2012. Portanto, na concepção de projeto, o pavimento teria um período de vida útil de 2012 a 2021.

41. Considerando-se que já se está no ano de 2018 e que o pavimento sequer começou a ser construído, vislumbra-se o risco de que a solução projetada não seja suficiente para atender as solicitações de carga da rodovia, uma vez que, como o tráfego é, em tese, crescente ao longo dos anos, o número de solicitações de carga a serem demandadas ao pavimento será superior àquele para o qual o pavimento foi dimensionado.

42. Em outras palavras, o pavimento pode deteriorar-se precocemente e não durar os dez anos previstos, considerando-se o lapso temporal entre os levantamentos realizados e o término da execução do pavimento, já que a característica do tráfego afeta diretamente a durabilidade e qualidade do pavimento.

43. Para evitar a degradação precoce é imperioso que o dimensionamento seja adequado às necessidades do pavimento, sendo indispensável para isso a identificação correta das operações/solicitações de carga-padrão (“número N”) que o pavimento irá receber ao longo de sua vida útil.

44. Ademais, cabe ressaltar que, quando o “número N” é superior a 5×10^7 , torna-se necessário realizar a análise mecânica da estrutura do pavimento dimensionado, conforme orientação do próprio DNIT expedida na Nota Técnica CGDESP/DPP/DNIT 123/2014. No caso do Lote 3, de acordo com

Volume 3 Memória Justificativa Tomo I (Evidência 25, p. 3- 4), dividiu-se o trecho em dois segmentos, quais sejam, segmento 1 (km 00+ 00 – km 08+ 580) e segmento 2 (km 08 + 580 – km 32 +150), calculando-se o “número N” para cada segmento no projeto executivo, cujos valores foram $3,08 \times 10^7$ e $3,55 \times 10^7$, respectivamente.

45. Verificou-se, segundo informações constantes na ata de reunião 9/2018 (Evidência 26), e no relatório de abril/2018 do Sistema de Supervisão Rodoviária Avançada do DNIT (Supra) – (Evidência 27), que a comissão de fiscalização do DNIT solicitou à empresa construtora, Hytec Construções, Terraplenagem e Incorporação Ltda. uma atualização na contagem do tráfego do referido projeto, devido a estrutura do pavimento ter sido dimensionada com um estudo que já está defasado.

46. Outrossim, mediante o Ofício de Requisição 04-83/2018 - Equipe de Auditoria, questionou-se o DNIT sobre eventuais providências no sentido de se realizarem novos estudos de tráfego a fim de verificar a adequabilidade da estrutura do pavimento dimensionada no projeto frente a situação atual da rodovia.

47. Em resposta, mediante o Ofício 23691/2018/SER-MA-DNIT (Evidência 4), a SRDNIT/MA informou que a empresa executora das obras teria contatado um consultor especializado para a avaliação da estrutura de pavimento proposta em projeto, a análise dos estudos tráfegos realizados e a possível realização de novos estudos, prevendo o prazo de até o final de setembro para apresentação de uma proposta de adequação do projeto. Informou, ainda, que, nessa avaliação, seria atendida a orientação do DNIT quanto ao emprego da análise mecânica.

48. Nesse ponto, cabe alertar que as providências com vistas à adequação do projeto executivo caberiam à empresa supervisora, e não à construtora. Conforme o item 4, alínea j (Abrangência dos Serviços) do Termo de Referência parte integrante do Edital 81/2017, as atividades de apoio técnico e de supervisão de obras têm os seguintes tópicos de abrangência: “Prestar serviços de Consultoria ou proceder a estudos complementares, sempre que solicitados pelo Dnit e elaborar os respectivos estudos e relatórios, inclusive revisão de projeto em fase de obras”. Assim, pode-se inferir que a atribuição, em relação a uma atualização da contagem do tráfego do referido projeto, caberia à empresa supervisora Geosistemas Engenharia e Planejamento Ltda, ainda que pudesse realizá-la com auxílio da empresa Construtora.

III.1.2.2. Ausência de estudos de soluções alternativas para base

49. Apurou-se, após análise do Volume 3 – Memória Justificativa – Tomo II (Evidência 23, p. 8-10), que o projeto de pavimentação do Lote 3 adotou como solução de base a brita graduada simples, em que a pese a determinação, desta Corte de Contas, para que o DNIT reavaliasse a escolha de base de brita graduada para a pavimentação do Lote 3 (a irregularidade relativa ao descumprimento da determinação será abordada no item “III.2” do presente Relatório de Fiscalização).

50. Em relação aos estudos de soluções alternativas para base usando as jazidas existentes com misturas e outras possíveis fontes, destaca-se que, após análise dos projetos de engenharia encaminhados à Equipe de Auditoria, em resposta ao Ofício 01-83/2018- Equipe de Auditoria, não há evidência de que o DNIT providenciou um novo estudo. Note-se que no Volume 3 - Memória Justificativa - Tomo I (Evidência 25, p. 9-14) consta apenas o estudo original que a empresa projetista Ecoplan Engenharia realizou à época da elaboração dos projetos.

51. O estudo realizado à época somente considerou duas possibilidades: a) mistura de solo da jazida J-03 com a areia de Itapecuru (A-01), areia de Vitória do Mearim (A-02) e diferentes porcentagens de cimento; e b) mistura de solo da jazida J-02 com a areia de Itapecuru (A-01) e diferentes porcentagens de cimento. Nesse estudo, concluiu-se que apenas a mistura de 60% A-02 + 40% J-03 + 8% de cimento, atingia a resistência requerida pelo método do DNIT.

52. Para a tomada de decisão quanto à solução a ser adotada para a base do pavimento, segundo

Volume 3 – Memória Justificativa – Tomo II (Evidência 23, p. 10), a projetista elaborou uma análise de custo comparando o uso da mistura 60% A-02 + 40% J-03 + 8% de cimento com a solução em brita graduada, e concluiu que a opção mais econômica era a brita graduada simples - BGS.

53. Entretanto, verifica-se que há a possibilidade de que existam novas jazidas, que, eventualmente, possam ser utilizadas para a base.

54. Após análise de informações registradas no Relatório de abril/2018 do Sistema de Supervisão Rodoviária Avançada do DNIT (Supra) – (Evidência 27), observou-se que algumas jazidas discriminadas em projeto não estão disponíveis para utilização, gerando a necessidade de localizar novas áreas para suprimento dos volumes de materiais previstos em projeto.

55. Assim, de modo a corroborar as informações inseridas no Supra, encaminhou-se ao DNIT o Ofício de Requisição nº 03-83/2018 – Equipe de Auditoria, solicitando esclarecimentos ou justificativas quanto a diversas questões apuradas durante a execução da auditoria, dentre elas, os serviços de pavimentação.

56. Em sua resposta, por meio do Ofício nº 20254/2018/SER – MA- DNIT (Evidência 3), a SRDNIT/MA apresentou os esclarecimentos e justificativas transcritas a seguir:

4) Com relação aos serviços de pavimentação, informar:

a) quais jazidas (sub-base) previstas em projeto já foram viabilizadas para fins de exploração?

A jazida J02 está disponível para exploração, aguardando negociação entre a construtora e proprietário e expedição da licença, e a jazida J03 foi licenciada e explorada parcialmente para execução de parte da sub-base, sendo que a outra parte da área não foi disponibilizada pelo proprietário, pois o mesmo alegou que perderia grande área de pastagem.

b) quais jazidas (sub-base) previstas em projeto ainda não foram viabilizadas para fins de exploração e por quê?

A jazida J01 já foi explorada e a jazida J03 possui área pertencente há duas fazendas, sendo que a maior parte da área não foi disponibilizada pelo proprietário, pois o mesmo alega que perderia grande área de pastagem.

c) quais as medidas adotadas pelo DNIT diante da inviabilidade de exploração das referidas jazidas?

Realização de reuniões semanais para acompanhamento da Obra e solicitações para localização de novas áreas para suprimento dos volumes (em anexo as atas de reuniões, diagrama indicando as jazidas de projeto disponíveis e as jazidas novas), além do acompanhamento de ensaios para verificação da qualidade dos materiais a serem empregados.

57. Assim, em que pese o DNIT informar que buscaria fontes alternativas para a sub-base, também seria oportuno realizar um estudo para verificar a possibilidade de utilização dessas novas fontes para a base do pavimento, possibilitando uma redução no custo da obra. Ressalta-se que a base em BGS mostra-se uma solução bastante onerosa no Contrato UT 005-2017-00, no valor de R\$ 9.389.849,30, representando 14,12% do valor total contratado. O alto valor da base em BGS se dá, sobretudo, em razão da elevada distância de transporte (57, 14 km - conforme projeto executivo), como também em razão do insumo ser adquirido comercialmente.

58. Portanto, considerando o alto custo relativo da base em BGS e os novos estudos geotécnicos em curso, pondera-se que, neste momento, a manutenção da solução de base em BGS prevista em projeto depende da comprovação da inviabilidade técnica e econômica de outras soluções alternativas a serem estudadas, em observância ao princípio da economicidade.

59. Tal dependência está em harmonia com o disposto no item 9.9.2.3 do Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário, que determina que o DNIT reavalie a solução de base em BGS do pavimento do Lote 3 de maneira a comprovar sua viabilidade econômica.

60. Adicionalmente, cabe ressaltar que, de modo a tornar o solo apto para uso na base, é necessário valer-se da análise de diferentes alternativas de estabilização do solo a fim de suprir as principais deficiências do material estudado, ou seja, alterar as características/propriedades do solo tornando-o adequado para a execução do projeto.

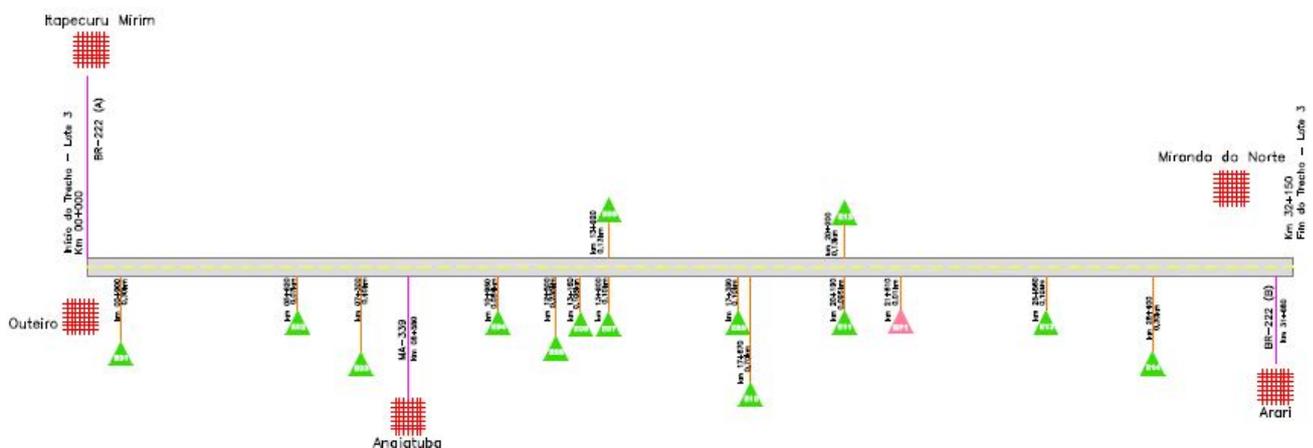
61. Conforme os itens 3.3.1 e 3.3.2 da Publicação IPR – 719 (Manual de Pavimentação do DNIT), a estabilização do solo pode ser realizada por métodos mecânicos, quais sejam, por compactação ou por correção de granulometria. Também pode ser realizada por métodos químicos, recorrendo a adição de estabilizantes químicos, como a cal, o cimento, a emulsão betuminosa, pozolanas, produtos industriais e resíduos industriais.

62. No caso em tela, a projetista estudou apenas a viabilidade de misturas com base no método de estabilização química com adição de cimento, não avaliando a estabilização por métodos mecânicos ou, ainda, químicos com a adição de outros estabilizantes, que, em tese, poderiam resultar em soluções mais econômicas.

III.1.2.3. Empréstimos de terraplenagem em desacordo com a realidade atual da obra

63. O projeto executivo das obras do Lote 3 previu a utilização de quatorze locais de extração de material para a execução da terraplenagem do segmento (caixas de empréstimos), conforme planta de localização extraída do Volume 2 – Projeto de Execução (Evidência 22, p. 3):

Figura 2 – Empréstimos de terraplenagem previstos no projeto executivo.



Fonte: Projeto executivo (Evidência 22, p. 106).

64. Com base na localização das caixas de empréstimos (em verde na figura), o Projeto Executivo – Volume 2 – Projeto de Execução (Evidência 22, p. 10-16) previa uma distribuição dos serviços de terraplenagem, ou seja, definia toda a origem e destino dos materiais envolvidos na terraplenagem, seus volumes e classificação e as correspondentes distâncias médias de transporte.

65. Entretanto, constatou-se, após análises de informações registradas no Sistema de Supervisão Rodoviária Avançada do DNIT (Supra) – (Evidência 24), que a distribuição dos serviços de terraplenagem constante do projeto executivo está desatualizada, uma vez que as caixas de empréstimos previstas não se mostraram disponíveis para utilização, conforme será detalhado a seguir.

66. A equipe de auditoria, por meio do Ofício 03-83/2018 – Equipe de Auditoria, de 28/6/2018, solicitou que o DNIT apresentasse esclarecimentos ou justificativas quanto as questões relatadas a seguir:

4) Com relação aos serviços de terraplenagem, informar:

a) quais caixas de empréstimo previstas em projeto já foram viabilizadas para fins de exploração?

b) quais caixas de empréstimo previstas em projeto ainda não foram viabilizadas para fins de exploração e por quê?

c) quais as medidas adotadas pelo DNIT diante da inviabilidade de exploração das referidas caixas de empréstimo?

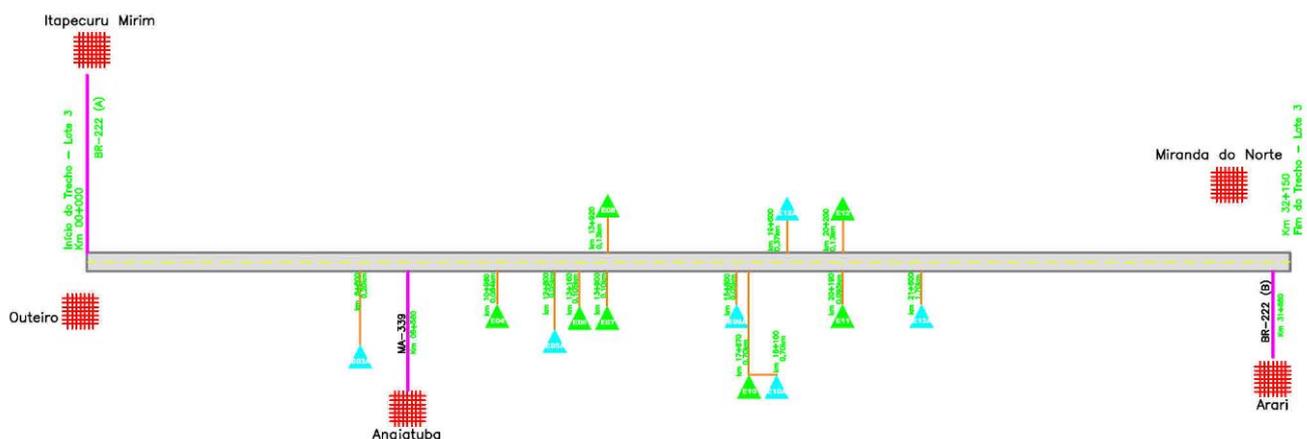
67. Em sua resposta, por meio do Ofício 20254/2018/SER – MA – DNIT (Evidência 3), a SRDNIT/MA informou que, dentre as caixas de empréstimos previstas em projeto, as E04, E06, E07, E10, E11 e E12 já teriam sido viabilizadas para fins de exploração (item “a” do Ofício de Requisição).

68. Adicionalmente, em resposta ao item “b” do referido Ofício de Requisição, afirmou que as caixas de empréstimo E01, E02, E03, E05, E10, E13 e E14, previstas em projeto, não teriam sido viabilizadas para fins de exploração, em razão de dificuldades em firmar acordo com os proprietários das áreas.

69. Outrossim, esclareceu, em resposta ao item “c” do Ofício de Requisição, que, diante da inviabilidade de exploração das referidas caixas de empréstimos, promovera reuniões semanais para acompanhamento da obra e teria solicitado, à empresa supervisora e à construtora, que localizassem novas áreas para suprimento dos volumes, além do acompanhamento dos resultados dos ensaios para classificação dos materiais em relação à qualidade e possibilidade de seu emprego na obra.

70. Em anexo ao Ofício 20254/2018/SER – MA – DNIT (Evidência 3), a Autarquia encaminhou um diagrama linear indicando os empréstimos de projeto disponíveis (em verde) e os empréstimos novos (em azul), apresentado, a seguir:

Figura 3 – Novos empréstimos de terraplenagem.



Fonte: Evidência 3.

71. Em que pese os esclarecimentos da Autarquia, ressalta-se a importância de que os estudos atualizados de possíveis fontes de empréstimos de solo para a terraplenagem sejam concluídos com celeridade, já que a execução das obras com base em um projeto executivo desatualizado e que não possui a totalidade dos elementos necessários e suficientes à execução completa do objeto afronta a Lei 8.666/93, em especial o art. 6º, inc. X, e o art. 12, assim como a Lei 12.462/2011, art. 2º, inc. IV, e art. 8º, § 7º, ademais, a utilização destoante do previsto no projeto executivo infringirá o art. 7º, § 1º, e o art. 66 da Lei 8.666/93.

72. Além disso, é imprescindível que seja elaborada, com urgência, a distribuição das caixas de empréstimos disponíveis para exploração, uma vez que a utilização de caixas de empréstimos diversas das previstas em projeto, sem a anuência da autoridade competente pela aprovação do projeto executivo, pode colocar em risco a qualidade da obra, em virtude do possível emprego de materiais que não atendam as características técnicas exigíveis nos normativos do DNIT.

73. Cabe destacar a relevância dos serviços de escavação, carga e transporte de material

proveniente de empréstimos, uma vez que representam um custo estimado de R\$ 4.735.142,28 (7/2016) no Contrato UT-0005/2017-00.

III.1.2.4. Adoção de Caixas de Empréstimos, para a camada final de aterro, que não atendem o ISC especificado em projeto

74. No que diz respeito à camada final do aterro, ou seja, parte do aterro constituído de material selecionado, situado entre o greide final da terraplenagem e o corpo de aterro, com 60 cm de espessura, esta deve ser constituída de solo com expansão $\leq 2\%$, conforme norma de Especificação de Serviço – ES - 108/2009 - DNIT, e não se aceitam valores de Índice de Suporte Califórnia (ISC) inferiores aos estabelecidos em projeto, de acordo com a Publicação IPR-739 - Diretrizes Básicas para Elaboração de Estudos e Projetos Rodoviários – Instruções para Acompanhamento e Análise – DNIT, p. 400-402.

75. Conforme Volume 3 - Memória Justificativa – Tomo II (Evidência 23, p. 7), a projetista calculou o ISC mínimo requerido para a camada final de terraplenagem, e obteve o valor equivalente a 8,8%.

76. Entretanto, após análise do Volume 2 – Projeto Execução (Evidência 22, p. 10-16), constatou-se que o projeto previu a utilização, nas camadas finais de aterro, de material proveniente de algumas caixas de empréstimos, quais sejam, E06, E07 e E08, que não atendem ao valor do ISC adotado em projeto, dado que o ISC das mesmas varia de 4 a 7% (Evidência 22, p. 4-9).

77. Destarte, é indispensável atentar-se ao emprego das caixas de empréstimos E06 e E07, previstas em projeto, que, segundo informações prestadas pelo DNIT, por meio do Ofício 20254/2018/SER – MA – DNIT (Evidência 3), foram disponibilizadas para exploração, com vistas a assegurar que os materiais destinados à camada final de aterro tenham as características técnicas exigíveis nos normativos do DNIT, uma vez que o emprego de material com ISC inferior ao ISC de projeto poderá acarretar a redução da vida útil do pavimento sobrejacente, na medida em que o método de dimensionamento do pavimento requer, como premissa, um subleito com capacidade de suporte mínima (ISC de projeto), apta a resistir as cargas do tráfego durante o período para o qual o pavimento foi projetado.

III.1.2.5. Quantitativos de serviços não justificados

78. Trata-se de serviços que constam do orçamento da licitação (Volume 4 do projeto executivo) e da planilha contratual e que, todavia, não estão devidamente fundamentados na memória justificativa e demais documentos do projeto.

79. Previsão de Enleivamento em detrimento de Hidrossemeadura nos canteiros centrais

79.1. Apurou-se, após análise do Volume 3E – Relatório Final de Avaliação Ambiental – RFAA (Evidência 28, p. 4), que o projeto previu a execução de 327.835 m² de enleivamento nos canteiros centrais, ao custo total de R\$ 2.521.051,15 (7/2016), em detrimento de outras opções mais econômicas, como a hidrossemeadura.

79.2. A especificação de serviço - IS 071/2006/DNIT define a sistemática para ser usada no tratamento ambiental de áreas afetadas pelo uso ou implantação de obras rodoviárias, em áreas classificadas como planas ou de baixa declividade.

79.3. Esse normativo define hidrossemeadura como o processo de implantação das espécies vegetais por meio de jateamento de sementes sobre solo, acondicionadas em meio aquoso juntamente com adubos, nutrientes e elementos de fixação ao solo e protetores das intempéries, que objetivam a germinação das sementes. Já em relação ao enleivamento o normativo explica que esse serviço consiste na aplicação de leivas, ou seja, pequenas proporções de gramíneas e leguminosas com solo em suas raízes, transplantadas diretamente do campo ou de um viveiro, para o local de implantação e dispostas em leiras ou filas.



79.4. No caso analisado, o projeto não apresentou qualquer justificativa técnica para a opção pela execução do enlèvement nos canteiros centrais. Além disso, o preço contratado do enlèvement é de R\$ 7,69/m² (7/2016), enquanto o da hidrossemeadura é de R\$ 1,25/m². Assim, em homenagem ao princípio da economicidade, previsto no art. 70, caput, da Constituição Federal, entende-se que, diante de duas ou mais escolhas, ambas legais e tecnicamente viáveis, deve-se escolher a solução que proporcione minimização dos recursos utilizados, desde que não haja o comprometimento dos padrões de qualidade. Assim, seria necessário justificar tecnicamente a necessidade de se valer da técnica mais onerosa ao erário, ou, alternativamente, adotar a hidrossemeadura.

80. Previsão de quantitativo de Hidrossemeadura, no Orçamento de Referência, sem que conste justificativa técnica no Projeto Executivo

80.1. Verificou-se uma inconsistência em relação aos quantitativos do serviço de hidrossemeadura previsto no Orçamento de Referência (Evidência 11, p. 78), e no Volume 3E – Relatório Final de Avaliação Ambiental – RFAA (Evidência 28, p. 5), já que há a previsão de execução de 588.907 m² do serviço, no orçamento da obra, sem que conste justificativa no projeto executivo, uma vez que este prevê apenas um quantitativo de 319.200 m². Assim sendo, cabe ao DNIT fundamentar os quantitativos desse serviço, por exemplo, por meio de uma memória de cálculo, detalhando os segmentos, larguras e extensões de hidrossemeadura a serem executadas. Tal memória de cálculo não consta no projeto executivo.

III.1.2.6. Conclusão quanto ao achado III.1

81. Em face do projeto desatualizado e que não possui a totalidade dos elementos necessários e suficientes à execução completa do objeto, é pertinente considerar a adoção de medida cautelar com vistas à suspensão da execução dos serviços do Contrato UT-0005/2017-00, até que o DNIT promova sua revisão de modo a adequá-lo à realidade atual da rodovia e corrigir as deficiências apontadas.

82. Consoante o art. 276 do Regimento Interno/TCU, em caso de urgência, de fundado receio de grave lesão ao Erário ou a direito alheio ou de risco de ineficácia da decisão de mérito, de ofício ou mediante provocação, pode-se adotar medida cautelar, com ou sem a prévia oitiva da parte, determinando, entre outras providências, a suspensão do ato ou procedimento impugnado, até que o Tribunal julgue o mérito da questão. Tal providência deverá ser adotada quando presentes os pressupostos da plausibilidade jurídica e do perigo da demora (item I.11 do Anexo I da Portaria Segecex 12/2016).

83. Os pressupostos da plausibilidade jurídica estão presentes no caso em questão, tendo em vista que a utilização de projeto executivo desatualizado, prevendo serviços em desacordo com a realidade da obra e soluções amparadas em estudos defasados ou insuficientes, afronta a Lei 12.462/2011, art. 2º, inc. V, c/c art. 8º, § 7º, assim como a Lei 8.666/93, em especial o art. 6º, inc. X, e o art. 12.

84. O perigo da demora também está caracterizado, uma vez que a continuidade da execução dos serviços (os quais, frise-se, estão em fase ainda inicial) com base nesse projeto desatualizado e deficiente poderá acarretar prejuízos à Administração, sobretudo em função de:

- a) risco de deterioração precoce do pavimento a ser construído, caso seja adotada a estrutura prevista no projeto executivo e as premissas de dimensionamento adotadas não reflitam a realidade atual do tráfego da rodovia;
- b) risco de que a execução desordenada dos serviços de terraplenagem, ou seja, destoante do projeto executivo aprovado, comprometa a qualidade da obra, uma vez que a utilização de caixas de empréstimos diversas das previstas em projeto, sem a anuência da autoridade competente pela aprovação do projeto executivo, propicia o emprego de materiais que não atendam as características técnicas exigíveis nos normativos do DNIT;

c) risco de dano ao Erário decorrente da possível adoção de solução antieconômica, consubstanciada na previsão de camada de base de brita graduada para o pavimento da rodovia, sem que se realize um estudo exaustivo de soluções alternativas mais econômicas, a partir dos materiais disponíveis nas imediações das obras, como por exemplo, solos com ou sem mistura;

d) risco de dano ao Erário decorrente da execução de serviços não devidamente justificados, citando-se, em especial, os serviços de enlevamento e hidrossemeadura, haja vista a significativa materialidade dos valores envolvidos.

85. Diante disso, propõe-se a adoção de medida cautelar com oitiva prévia, na forma prevista no art. 276, § 2º, do RITCU. Ressalta-se que, nessa oportunidade, o DNIT poderá apresentar os resultados das medidas corretivas já sinalizadas, conforme abordado nos tópicos III.1.2.1 e III.1.2.3 supra, de modo que, ao analisá-las, poderá se avaliar a possibilidade de, no caso de ser adotada a medida cautelar ora aventada, liberarem-se determinadas frentes de serviço no intuito de minimizar o impacto dessa medida sobre o andamento das obras.

III.1.3. Objetos nos quais o achado foi constatado

Contrato UT-0005/2017-00

III.1.4. Critérios:

Lei 12.462/2011, art. 2º, inc. IV, e art. 8º, § 7º.

Lei 8.666/93, art. 6º, inciso X.

Lei 8.666/93, art. 7º, § 1º, e art. 66.

III.1.5. Evidências

Evidência 22 – Excertos do Volume 2 – Projeto Execução.

Evidência 23 – Excertos do Volume 3 – Memória Justificativa – Tomo II

Evidência 25 – Excertos do Volume 3 – Memória Justificativa – Tomo I

Evidência 28 – Excertos do Volume 3E – Relatório Final de Avaliação Ambiental

Evidência 3 – Resposta ao Ofício de Requisição 03-83/2018.

Evidência 4 – Resposta ao Ofício de Requisição 04-83/2018.

III.1.6. Causas da ocorrência do achado

Deficiência de controles internos.

III.1.7. Efeitos/Consequências do achado

Risco de deterioração precoce do pavimento da rodovia.

Risco de dano ao Erário associado à execução de serviços que não estão devidamente justificados no projeto executivo aprovado.

Risco de dano ao Erário decorrente da execução de base de brita graduada simples - BGS, caracterizando, em tese, a adoção de solução antieconômica, haja vista a ausência de estudos de soluções alternativas para a base que comprovem a viabilidade econômica da BGS prevista em projeto.

Risco de comprometimento da qualidade da obra, relacionado a utilização de caixas de empréstimos diversas das previstas em projeto, sem a anuência da autoridade competente pela aprovação do projeto executivo.



III.2. Descumprimento de determinação exarada pelo TCU

III.2.1. Tipificação

86. O descumprimento da determinação exarada pelo TCU resultou na contratação das obras de adequação da BR-135/MA com base em um projeto com falhas que haviam sido apontadas em auditoria anterior e que não foram corrigidas. Tais falhas, juntamente com outras que foram constatadas na presente auditoria, foram abordadas no achado III.1 deste relatório e foram consideradas na análise de materialidade para fins de tipificação daquele achado.

87. Neste achado III.2 está se abordando apenas a responsabilidade pelo descumprimento da determinação e, desse modo, propõe-se a sua classificação como irregularidade grave com recomendação de continuidade (IGC).

III.2.2. Situação encontrada

88. No Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário (Relator: Min. Subst. Marcos Bemquerer), proferido no âmbito do TC 001.576/2014-3, que teve como objeto o antigo edital de licitação (Edital 51/2014) referente às mesmas obras de adequação da BR-135/MA tratadas na presente fiscalização, expediu-se a seguinte determinação ao DNIT:

9.9. determinar ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – Dnit que:

9.9.1. inclua em seu edital-padrão para licitação de obras rodoviárias, nos casos em que forem aplicáveis, os padrões para aceitação de obras consignados nos anexos I e II da Instrução de Serviço/SG 13, de 4 de novembro de 2013;

9.9.2. previamente à publicação do novo edital licitatório para contratação das obras de adequação de capacidade e de restauração da BR-135/MA, reavalie os seguintes pontos:

9.9.2.1. quantitativos do item “Barreira de Segurança”, dupla e simples;

9.9.2.2. quantitativo do item “plantio de mudas arbóreas”;

9.9.2.3. escolha da solução de base de brita graduada para a pavimentação do Lote 3, em detrimento da mistura solo-areia, mais econômica, ante a possibilidade de utilização das jazidas de areia localizadas no Lote 2;

9.9.2.4. estimativas do crescimento do tráfego de veículos aplicáveis ao Lote 2;

89. Com relação ao Lote 3, aplica-se o item 9.9.2.3 do mencionado acórdão, que diz respeito à escolha de base brita graduada simples - BGS, para a utilização na camada de base do pavimento, cuja solução havia sido contestada pela auditoria do TCU (Relatório de Fiscalização 29/2014 – Evidência 29).

90. Cabe rememorar que tal solução foi contestada, sobretudo, em função do risco de sua utilização acarretar dano ao Erário, considerando os indícios de que poderiam existir outras alternativas viáveis tecnicamente e mais baratas. Tais indícios foram fundamentados na ausência, em projeto, de estudos de viabilidade técnica e econômica suficientes para justificar a adoção de BGS no pavimento do Lote 3, conforme detalhado no Relatório que fundamentou o Acórdão 2.901-2014/TCU-Plenário (TC 001.576/2014-3, peça 41).

91. No que concerne à verificação de ato antieconômico, constatou-se que o preço unitário da BGS utilizada no Lote 3 – BR-135/MA (R\$ 205,32/m³ - 5/2012) se mostrou elevado em relação ao preço unitário da solução de base adotada no Lote 2 – BR-135/MA (R\$ 36,88 – 3/2012).

92. Estimativamente, o projeto do Lote 3 poderia ser reduzido em valores da ordem de R\$ 9,85 milhões (5/2012), o equivalente a aproximadamente 16 % do orçamento, caso fosse adotada uma solução alternativa, por exemplo base com mistura solo-areia, conforme utilizado no Lote 2 (TC 001.576/2014-3, peça 41).

93. Em relação à ausência de justificativa técnica adequada para fundamentar a escolha de base de brita graduada simples, constatou-se que havia várias jazidas de solo no Lote 2 que foram aprovadas pelo DNIT para utilização na camada de base do pavimento daquele trecho e que poderiam ser utilizadas também para o Lote 3. Apesar disso, esse material não foi estudado como alternativa para aplicação no

Lote 3, não tendo sido apresentada qualquer justificativa para a não utilização dessas jazidas. A utilização desse material poderia resultar em uma solução mais econômica que a base em BGS.

94. Ao ser questionado no decorrer daquela auditoria, o DNIT informou que a Ecoplan Engenharia, empresa responsável pela elaboração do projeto executivo do Lote 3, havia realizado um estudo com os materiais disponíveis nesse lote, os quais não teriam permitido a obtenção de uma mistura solo-areia que atendesse as exigências das especificações normativas do DNIT para base, sendo necessária a adição de cimento.

95. Adicionalmente, esclareceu que foi feita uma análise econômica entre a solução de base de brita graduada e a solução de base com mistura de areia, solo e cimento, concluindo que a adoção de base de brita graduada seria a solução mais econômica, além de haver vantagens de ordem técnica que justificariam a adoção da base em BGS em detrimento da base com mistura areia-solo-cimento.

96. Essa linha de argumentação do DNIT não foi acatada pelo Tribunal. A rejeição se deu, sobretudo, em razão de o DNIT não ter apresentado qualquer manifestação quanto à possibilidade de aproveitamento, no Lote 3, das jazidas existentes no Lote 2 (TC 001.576/2014-3, peça 39). Tais fatos culminaram da determinação direcionada ao DNIT, constante do item 9.9.2.3 do Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário.

97. Entretanto, embora o referido item 9.9.2.3 do Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário houvesse determinado a reavaliação da escolha da solução para base previamente à publicação do novo edital licitatório para contratação das obras de adequação de capacidade e de restauração da BR-135/MA, constatou-se que tal comando não foi atendido pelo DNIT.

98. Na análise do novo edital licitatório para contratação das obras de adequação de capacidade e de restauração da BR-135/MA, qual seja, o Edital RDC Eletrônico 399/2016-15, objeto da presente fiscalização, verificou-se que a SRDNIT/MA utilizou o mesmo projeto adotado na licitação anterior (aprovado por meio da Portaria nº 23 - SRMA/DNIT, de 10/8/2012, publicada no Boletim Administrativo do DNIT nº 33 de 13 a 17/8/2012 – Evidência 8), realizando, apenas, uma atualização do orçamento da obra (Evidência 11).

99. Nessa atualização, manteve-se a escolha de base em BGS para o projeto de pavimentação do Lote 3, sem qualquer indicativo de que essa solução foi reavaliada. Tal procedimento afronta à determinação exarada no item 9.9.2.3 do Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário.

100. Tal afirmação é ratificada por meio da análise dos seguintes volumes de projeto: Volume 2 - Projeto de Execução, (Evidência 22, p. 18); Volume 3 - Memória Justificativa Tomo II, item 3.4.1.4, (Evidência 23, p. 10); e Volume 1 - Relatório do Projeto Tomo I, item 3.4.1.4, (Evidência 30, p. 2). Nesses volumes não se verifica qualquer informação dando conta da realização de novos estudos geotécnicos para fundamentar técnica e economicamente a solução em BGS.

101. Confirmada a ocorrência do descumprimento da determinação desta Corte de Contas, passa-se a avaliar as responsabilidades dos gestores envolvidos nessa questão.

102. Em análise ao processo licitatório relativo ao Edital RDC Eletrônico 399/2016-15 (Evidência 31), verifica-se que, por meio da Portaria 1.559/2016, o Diretor-Geral do DNIT delegou ao Superintendente Regional da SRDNIT/MA a competência plena e as responsabilidades decorrentes para a realização dos procedimentos licitatórios dos Lotes 2 e 3 da BR-135/MA, em todas as suas fases (Evidência 31, p. 45).

103. Ademais, constata-se que, para a concretização da irregularidade, foram determinantes a elaboração e aprovação do Anexo I do edital, bem como a emissão da declaração de responsabilidade quanto à correspondência do projeto à Lei 8.666/1993 e à sua atualidade.

104. O Anexo I do referido edital – documento que definiu as indicações particulares da licitação (Evidência 31, p. 65-88) - foi assinado por comissão de servidores da SRDNIT/MA contendo os



seguintes termos:

(...)

IX) REFERÊNCIA DE PREÇOS: Os quantitativos e preços unitários que deram origem ao valor do orçamento referencial foram extraídos do **Projeto Executivo aprovado e revisado, após auditoria do TCU**, contidos no volume 4 — Orçamento e Plano de Execução de Obras, devidamente revisado e atualizado pelo SICRO 2/MA (sem desoneração) em nível de preços unitários de Março de 2016, para o Estado do Maranhão.

(...)

17. DECLARAÇÕES E ASSINATURAS

Declaramos que somos responsáveis pela elaboração destas Indicações Particulares para licitação e pelas planilhas que compõem as exigências de comprovação de capacidade técnica, operacional e profissional, para os itens 1, 2 e 3, a que se refere o Art. 30, da Lei 8.666/93, e em atendimento ao Art. 4º, parágrafo único, item II da IN/MT nº 01/2007, de 04/10/2007. **O Projeto Executivo de Engenharia para Duplicação e Adequação de Capacidade e Segurança na Rodovia Federal BR-135/MA do segmento em questão está atualizado e adequado ao que dispõe o Art. 6º, inciso IX, da Lei nº 8.666/93.**

O Projeto Executivo de Engenharia foi aprovado pela Portaria nº 023 de 10 de agosto de 2012 SRMA/DNIT, publicada no BA nº 33 de 13 a 17/08/12. Os preços unitários adotados no Orçamento estão de acordo com os estabelecidos na Tabela SICRO 2/MA Mês-Base MARÇO/2016, sem desoneração ou onerada. **Estão as planilhas atuais e adequadas ao objeto a licitar.** (grifou-se)

105. Por sua vez, a declaração de responsabilidade (Evidência 31, p. 95) foi assinada por um analista da SRDNIT/MA e pelo chefe do Serviço de Engenharia da SRDNIT/MA, na qual estes afirmam **“haver procedido a verificação da correspondência entre o(s) projeto(s) e as exigências contidas no art. 6º, inciso IX e X, da Lei nº. 8.666/93, bem como pela sua atualidade, atestando a sua plena conformidade, em atendimento ao Art. 4º, § único, item I da IN/MT nº. 001/2007, de 04/10/2007”**.

106. Nos termos do art. 268, inc. VII, do RITCU, o descumprimento de decisão do Tribunal, salvo motivo justificado, enseja a aplicação de multa aos responsáveis.

107. Ressalta-se que, na forma do § 3º do art. 268 do RITCU, a multa aplicada prescinde de prévia audiência dos responsáveis, desde que a possibilidade de sua aplicação conste da comunicação do despacho ou da decisão descumprida ou do ofício de apresentação da equipe de fiscalização.

108. No caso em questão, a possibilidade de aplicação de multa não foi previamente comunicada aos responsáveis, portanto entende-se ser pertinente realizar a audiência dos mesmos. Ademais, pretende-se dar-lhes a oportunidade de informar os eventuais motivos pelos quais não foi realizada a reavaliação do item de projeto em questão, até o momento não devidamente justificado.

109. Por fim, vale registrar que a identificação dos responsáveis e suas respectivas condutas constam da matriz de responsabilização apresentada no Apêndice B deste relatório.

110. Outro ponto do acórdão que também merece ser abordado, em que pese não se tratar de tema específico às obras da BR-135/MA, é a determinação do item 9.9.1 do Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário, haja vista que o seu monitoramento deve ser feito no âmbito deste TC 009.944/2018-1 e do TC 009.942/2018-4 (que cuida das obras do Lote 2), nos termos do Acórdão 938/2018-TCU-Plenário.

111. Cabe esclarecer que, como essa questão está sendo abordada no relatório de fiscalização referente ao Lote 2 (TC 009.942/2018-4), optou-se por não a trazer para o presente relatório.

III.2.3. Objetos nos quais o achado foi constatado

Edital RDC-Eletrônico 399/2016-15.

III.2.4. Critérios

RITCU, art. 268, inc. VII.

III.2.5. Evidências

Evidência 29 – Relatório de Fiscalização 29/2014.

Evidência 31 – Processo licitatório (documentos que atestaram a atualidade e conformidade do projeto executivo).

III.2.6. Causas da ocorrência do achado:

Deficiência de controles internos

III.2.7. Efeitos/Consequências do achado

Eventuais prejuízos decorrentes da contratação com base em um projeto inadequado.

III.3. Ausência de parâmetros de recebimento das obras

III.3.1. Tipificação

112. As irregularidades tratadas neste achado não constituem fatos materialmente relevantes em relação ao valor total contratado, não se enquadrando, portanto, no conceito de irregularidade grave com recomendação de paralisação (IGP) contido no art. 117, § 1º, inciso IV da Lei 13.473/2017 (LDO/2018).

113. Diante disso, tipifica-se este achado como irregularidade grave com recomendação de continuidade (IGC).

III.3.2. Situação encontrada

114. Verificou-se que o Edital RDC Eletrônico 399/2016-15 não estabeleceu, de forma clara, a obrigatoriedade de cumprimento, por parte da contratada, de parâmetros mínimos de recebimento de obras, em desacordo com determinação do TCU proferida no Acórdão 1.338/2013-TCU-Plenário.

115. A necessidade de estabelecimento de parâmetros mínimos de recebimento de obras surgiu em decorrência de determinação do Acórdão 328/2013-TCU-Plenário, proferido no âmbito de uma Fiscalização de Orientação Centralizada (FOC) que teve o intuito de avaliar a qualidade dos serviços executados em algumas rodovias recém-concluídas, à época, pelo DNIT (TC 030.410/2012-6), nos seguintes termos:

9.1 determinar ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) que, no prazo de 90 (noventa) dias, apresente ao TCU estudo que defina parâmetros mínimos de aceitabilidade de obras rodoviárias de construção, adequação e restauração, contemplando obrigatoriamente os seguintes aspectos:

9.1.1 exigência de ensaios deflectométricos e de irregularidade longitudinal, sem prejuízo de outros ensaios que forem considerados necessários;

9.1.2 procedimento administrativo a ser adotado no recebimento provisório e definitivo das obras dentro de sua competência, de modo a aferir objetivamente os critérios de aceitabilidade dos serviços;

9.1.3 procedimento administrativo a ser adotado com vistas a garantir o pleno cumprimento dos arts. 67, § 1º, e 69 da Lei 8.666/93.

116. Em outra oportunidade, no âmbito do TC 043.052/2012-6, o Tribunal assim determinou ao DNIT, por meio do Acórdão 1.338/2013-TCU-Plenário:

9.1 determinar ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) que:

9.1.1 após definir os parâmetros mínimos de aceitabilidade de obras rodoviárias de construção, adequação e restauração, conforme determinado no Acórdão 328/2013 - TCU - Plenário, **passe a fazer constar tais critérios nos editais e contratos a serem firmados.** (grifou-se)



117. Os parâmetros mínimos de recebimentos de obras foram estabelecidos pelo próprio DNIT, conforme Instrução de Serviço 13, de 4/11/2013 (Evidência 32), que define e padroniza os procedimentos técnicos e administrativos para recebimento de obras rodoviárias em pavimentos novos e restaurados que forem objeto de intervenção de caráter estrutural.

118. Essa instrução de serviço traz indicadores mínimos que devem ser alcançados ao final da execução dos serviços, para fins de aceitação das obras. Como exemplo, há indicadores relacionados a ensaios deflectométricos e de irregularidade longitudinal do pavimento, bem como relativos a degrau máximo entre a pista e o acostamento e às condições de segurança da rodovia.

119. Ocorre que, analisando-se o Edital RDC Eletrônico 399/2016-15 (Evidência 10), objeto da presente fiscalização, não se verifica, de forma clara, a obrigatoriedade de cumprimento, por parte da contratada, dos parâmetros mínimos de recebimento de obras estabelecidos na IS 13/2013.

120. Nos documentos que integram o edital, verifica-se a menção a critérios de recebimento das obras apenas no item 9 do Anexo I – Indicações Particulares (Evidência 31, p. 263), abaixo transcrito:

9. MEDIÇÕES DOS SERVIÇOS E FORMA DE PAGAMENTO

9.1. Critério de Aceitabilidade

9.1.1. A aceitabilidade das obras, como um todo, está condicionada:

9.1.1.1. À correta execução do Projeto Executivo de Engenharia;

9.1.1.2. Ao acompanhamento e atestação dos serviços pela Fiscalização; e

9.1.1.3. Aos relatórios de controle de qualidade, contendo os resultados dos ensaios e determinações, devidamente interpretados, caracterizando a qualidade dos serviços executados e a conformidade aos requisitos impostos pelas normas vigentes da ABNT e do DNIT.

121. Embora o item 9.1.1.3 refira-se à necessidade de produzirem-se relatórios de controle de qualidade que caracterizem a conformidade dos serviços aos requisitos impostos pelas normas vigentes do DNIT, não se faz menção clara à IS 13/2013. Dessa forma, dá-se margem à interpretação no sentido de que os relatórios de controle de qualidade, documentos elaborados corriqueiramente pela fiscalização no decorrer da execução do contrato, sejam suficientes para a aceitação dos serviços contratados. O que se pretende com a IS 13/2013 é aferir a qualidade do segmento rodoviário após a sua conclusão, de modo que seja possível corrigir tempestivamente os eventuais problemas verificados, garantindo a vida útil estabelecida para o empreendimento, sem prejuízo das medidas que já tenham sido adotadas durante a sua execução.

122. Ressalta-se que a falta de clareza no estabelecimento dos critérios de recebimento das obras estabelecidos no Edital RDC Eletrônico 399/2016-15 pode ser suprida mediante um termo aditivo ao contrato, que torne explícita a obrigatoriedade de cumprimento dos parâmetros previstos na IS/2013 como condição para recebimento do objeto contratado, detalhando, de forma objetiva, os valores a serem atingidos para cada parâmetro estabelecido naquela instrução.

123. Frisa-se, ainda, que a necessidade de inclusão, em edital, dos parâmetros de aceitação de obras previstos na IS 13/2013 foi apontada na auditoria anterior deste TCU realizada no certame precedente (TC 001.576/2014-3), da qual teve ciência o Superintendente Regional do DNIT/MA. Entretanto, quanto a essa questão, não houve determinação específica para a SRDNIT/MA, haja vista que o acórdão proferido no âmbito daquela auditoria (Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário) determinou que tais parâmetros fossem incluídos no edital padrão da Autarquia, conforme tratado no achado III.2 deste relatório.

124. Ante o exposto, propõe-se realizar a oitiva da SRDNIT/MA acerca da irregularidade.

III.3.3. Objetos nos quais o achado foi constatado

Contrato UT-0005/2017-00.

III.3.4. Critérios

Acórdão 1.338/2013-TCU-Plenário.

III.3.5. Evidências

Evidência 10 – Edital RDC 399/2016

Evidência 31 – Processo licitatório (contendo o Anexo I – Indicações Particulares).

III.3.6. Causas da ocorrência do achado

Deficiência de controles internos.

III.3.7. Efeitos/Consequências do achado

Risco de recebimento da obra sem observância aos parâmetros mínimos estabelecidos na IS 13/2013.

III.4 Existência de atrasos que podem comprometer o prazo de entrega do empreendimento

III.4.1. Tipificação

125. As irregularidades tratadas neste achado não constituem fatos materialmente relevantes em relação ao valor total contratado, não se enquadrando, portanto, no conceito de irregularidade grave com recomendação de paralisação (IGP) contido no art. 117, § 1º, inciso IV da Lei 13.473/2017 (LDO/2018).

126. Diante disso, tipifica-se este achado como irregularidade grave com recomendação de continuidade (IGC).

III.4.2. Situação encontrada

127. Verificou-se que as obras de adequação da BR-135/MA (Lote 3) estão atrasadas em relação ao planejamento originalmente estabelecido.

128. De acordo com informações extraídas do Relatório de Supervisão das Obras de maio/2018, extraído do sistema Supra/DNIT (Evidência 33), a execução física das obras está muito aquém do que foi originalmente previsto, conforme demonstra a tabela a seguir:

Tabela 2 – Execução das obras – Lote 3.

Serviços	Execução prevista (até maio/2018)	Execução realizada (até maio/2018)
Desmatamento	32,15 km	6,60 km
Terraplenagem	32,15 km	2,55 km
Drenagem OAC	24,00 km	0,00 km
Regularização Subleito	32,15 km	0,00 km
Sub-base	32,15 km	0,90 km
Base	28,94 km	0,00 km
Obras Complementares	32,15 km	0,00 km
Meio Ambiente	27,20 km	0,00 km

Fonte: Elaboração própria, com base nas informações sobre andamento físico extraídas do Supra (Evidência 33).

129. A execução financeira também se mostra muito aquém da prevista, conforme demonstra a Curva “S” apresentada na Figura 4 a seguir:

Figura 4 – Execução financeira do Contrato UT-0005/2017-00


Fonte: Relatório de supervisão das obras – maio/2018 (Evidência 33).

130. Os relatórios de supervisão emitidos apontam, como causas para o atraso na execução físico-financeira das obras, paralisações decorrentes do período chuvoso, ocorrido desde janeiro, assim como, impedimentos devido a interferências com habitações, redes de energia elétrica e comunidades quilombolas localizadas no entorno da rodovia, ocupações existentes na faixa de domínio.

131. Em resposta a questionamentos feitos pela equipe de auditoria por meio do Ofício de Requisição 03-83/2018, a SRDNIT/MA apresentou, em 15/6/2018, por meio do Ofício nº 20254/2018/SER-MA-DNIT (Evidência 3), esclarecimentos acerca das interferências citadas, que afetariam o andamento das obras em uma extensão de 18,46 km, ou seja, 57,41% do trecho do Lote 3.

132. Sobre as comunidades quilombolas, a SRDNIT/MA informou:

Estacas Km 00+440 a Km 02+700: para este segmento, a Construtora foi informada por meio do ofício nº 12499/2018/SER – MA-DNIT que deve se abster de executar qualquer intervenção; Km 07+00 a Km 09+500 – O DNIT foi surpreendido por uma manifestação da Comunidade informando que ali é Área Quilombolas de Santa Maria dos Pinheiros. O DNIT realizou reuniões com as comunidades em conjunto com a procuradoria especializada para solucionar a questão, entretanto, os representantes dessas comunidades se mostraram muito resistentes em relação a permissão para o desenvolvimento do projeto, e se negaram a assinar qualquer ata de reunião. Desta forma, tudo indica que estas interferências serão resolvidas através do Poder Judiciário.

133. Em relação às interferências decorrentes de redes de energia elétrica, a Autarquia esclareceu que haveria redes elétricas, em diversos segmentos da rodovia, que totalizam 13,70 km de extensão, impedindo a execução da terraplenagem e que, portanto, terão que ser removidas. O DNIT também informou que estaria providenciando junto à CEMAR (Companhia Energética do Maranhão) a remoção dessas redes.

134. Em relação às desapropriações, informou que já teria sido concluído o cadastramento dos ocupantes das áreas que serão diretamente impactadas pela obra, assim como das áreas impactadas



indiretamente, e que, atualmente, estaria se realizando uma triagem a fim de que possa expedir as devidas notificações. Também informou que estaria efetuando o cadastramento das ocupações na faixa de domínio.

135. Diante dos entraves apontados, o gestor apresentou um novo cronograma físico, contemplando uma nova expectativa para a execução da obra, a qual prevê que os serviços devem estar concluídos em 5/4/2019.

136. Contudo, ressaltou que a previsão de término estaria condicionada a existência de empenho. Conforme o DNIT, o empenho inicialmente liberado teria sido no valor de R\$ 25.000.000,00, e, no momento atual, o saldo de empenho seria de R\$ 22.586.247,79, valor insuficiente para atender a execução prevista das etapas de serviços para o exercício de 2018, conforme o novo cronograma financeiro. De acordo com esse novo cronograma (Figura 5, a seguir) seria necessário, no mínimo, um empenho no montante de aproximadamente R\$ 49.000.000,00:

Figura 5 – Cronograma financeiro previsto para 2018.

ATIVIDADES	ACUMULADO	2018											
		JAN.	FEV.	MAR.	ABRIL	MAIO	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ
TERRAPLENAGEM	R\$6.719.426,58						R\$959.918,08	R\$959.918,08	R\$959.918,08	R\$959.918,08	R\$959.918,08	R\$959.918,08	R\$959.918,08
PAVIMENTAÇÃO	R\$33.068.603,95							R\$5.511.433,99	R\$5.511.433,99	R\$5.511.433,99	R\$5.511.433,99	R\$5.511.433,99	R\$5.511.433,99
DRENAGEM E OBRAS DE ARTE CORRENTE	R\$8.549.803,22				R\$949.978,14	R\$949.978,14	R\$949.978,14	R\$949.978,14	R\$949.978,14	R\$949.978,14	R\$949.978,14	R\$949.978,14	R\$949.978,14
PREVISÃO DE VALOR PARA 2018:	R\$48.337.833,75												

Fonte: Ofício nº 20254/2018/SER-MA-DNIT - (Evidência 3).

137. Ante o exposto, vislumbra-se que a nova prorrogação de prazo informada pelo DNIT não será suficiente para a conclusão das obras, visto que o próprio gestor da autarquia reconhece a existência de restrições orçamentárias que podem impedir a execução dos serviços em conformidade com o novo cronograma físico da obra. Ademais, a interferência com as comunidades quilombolas poderá ocasionar atrasos no andamento da obra, caso haja necessidade de resolução do conflito pela via judicial.

138. Nesse sentido, propõe-se realizar a oitiva do DNIT, para que se manifeste sobre as questões que podem impactar o cronograma das obras de duplicação da rodovia BR-135/MA, bem como sobre as providências adotadas para mitigá-las.

III.4.3. Objetos nos quais o achado foi constatado

Contrato UT-0005/2017-00.

III.4.4. Critérios

Lei 8.666/93, art. 66 e art. 86.

III.4.5. Evidências

Evidência 3 – Resposta ao Ofício de Requisição 03-83/2018.

Evidência 33 – Relatório de supervisão – maio/2018.

III.4.6. Causas da ocorrência do achado

Falha de planejamento.

III.4.7. Efeitos/Consequências do achado

Atraso na entrega do objeto contratado à sociedade.

IV. Esclarecimentos adicionais

IV.1. Sobre a adequação dos preços contratados aos parâmetros de mercado:

139. A análise realizada em 79,87% dos serviços da planilha de preços e quantidades do Contrato UT-0005/2017-00 permitiu concluir que os preços contratados estão compatíveis com os valores de mercado (Evidência 34). Cabe ressaltar que tal conclusão refere-se à situação atual da planilha contratada, conforme a proposta apresentada na licitação, sendo que, após a revisão do projeto executivo, faz-se necessária nova análise dos preços a fim de verificar se o valor permanece dentro dos parâmetros mercado e se está mantido o desconto inicial ofertado na licitação.

IV. Conclusão

140. Trata-se de fiscalização realizada na Superintendência Regional do DNIT no estado do Maranhão – SRDNIT/MA entre 23/3/2018 e 3/8/2018, tendo como objeto as obras de adequação da capacidade e de reabilitação do trecho rodoviário da BR-135/MA – km 95,60 ao km 127,75, executadas sob o abrigo do Contrato UT-0005/2017-00, firmado entre o DNIT e a empresa Hytec Construções, Terraplenagem, e Incorporação Ltda.

141. Neste trabalho, foram apontados os seguintes indícios de irregularidade:

- a) Achado III.1 – Projeto executivo deficiente/desatualizado: em síntese, verificou-se que o projeto executivo está desatualizado, prevendo serviços em desacordo com a realidade da obra e soluções amparadas em estudos defasados ou insuficientes, em afronta a Lei 12.462/2011, art. 2º, inc. V, c/c art. 8º, § 7º, assim como a Lei 8.666/93, em especial o art. 6º, inc. X, e o art. 12. As deficiências relacionam-se às partes de terraplenagem e pavimentação do projeto executivo, bem como a serviços enleivamento e hidrossemeadura.
- b) Achado III.2 - Descumprimento de determinação exarada pelo TCU: este achado decorre do monitoramento do item 9.9.2 do Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário, proferido no âmbito do TC 001.576/2014-3, que teve como objeto o antigo edital de licitação referente às mesmas obras relativas ao Lote 3 da BR-135/MA, e no qual foram determinadas correções no projeto executivo previamente à publicação do novo edital. Constatou-se que a nova licitação foi realizada sem as correções no projeto, razão pela qual se considerou descumprida a determinação.
- c) Achado III.3 - Ausência de parâmetros de recebimento das obras: apontou-se a ausência, de forma clara, no Edital RDC Eletrônico 399/2016-15, da previsão de obrigatoriedade de cumprimento, por parte da contratada, de parâmetros mínimos de recebimento de obras previstos na Instrução de Serviço DNIT 13/2013, em desacordo com determinação do TCU proferida no Acórdão 1.338/2013-TCU-Plenário.
- d) Achado III.4 - Existência de atrasos que podem comprometer o prazo de entrega do empreendimento: constataram-se diversas situações que tem impedido o avanço das obras conforme o cronograma inicialmente planejado, sobretudo relacionadas a condições climáticas e interferências, no entorno da rodovia, com edificações, cercas, redes de energia elétrica e comunidades quilombolas. Diante desses entraves, a SRDNIT/MA previu uma nova data para a conclusão das obras, qual seja, 5/4/2019. Entretanto, o próprio gestor reconhece a existência de restrições orçamentárias, de modo que se vislumbra o risco de não cumprimento do prazo informado.

142. Quanto ao Achado III.1, em face do projeto desatualizado e que não possui a totalidade dos elementos necessários e suficientes à execução completa do objeto, considerou-se a hipótese de adoção

de medida cautelar com vistas à suspensão da execução dos serviços do Contrato UT-0005/2017-00, até que o DNIT promova sua revisão de modo a adequá-lo à realidade atual da rodovia e corrigir as deficiências apontadas. Os pressupostos da plausibilidade jurídica e do perigo da demora (item I.11 do Anexo I da Portaria Segecex 12/2016) estão presentes no caso, já que os fatos apontados afrontam a Lei 12.462/2011, art. 2º, inc. V, c/c art. 8º, § 7º, assim como a Lei 8.666/93, em especial o art. 6º, inc. X, e o art. 12, e que a continuidade da execução dos serviços com base nesse projeto desatualizado e deficiente poderá acarretar prejuízos à Administração.

143. Diante disso, propõe-se a adoção de medida cautelar com oitiva prévia, na forma prevista no art. 276, § 2º, do RITCU.

144. Com relação aos Achados III.2, III.3 e III.4, embora tenha sido proposta a realização de oitivas e audiências, sugere-se que tais medidas devam ser adotadas em etapa processual subsequente, ou seja, após a análise da oitiva quanto a possível medida cautelar proposta na forma dos parágrafos 142 e 143 supra. A postergação da realização das oitivas e audiências visa a permitir que o gestor se concentre nos fatos relacionados à medida cautelar, que demandam urgente atuação por parte deste Tribunal.

145. A partir dos resultados do trabalho, pode-se também responder as questões de auditoria formuladas, quais sejam:

a) Questão 1: As determinações proferidas no Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário foram cumpridas? A resposta é negativa, haja vista o achado III.1 desta auditoria.

b) Questão 2: Os instrumentos de contratação (editais de licitação, contratos, etc.) têm cláusulas que visam garantir a qualidade das obras? A resposta é negativa, haja vista o achado III.3 desta auditoria.

c) Questão 3: O projeto é atual, inclui a totalidade das obras e foi devidamente examinado e aprovado pela autoridade competente? A resposta é negativa, visto que, conforme achado III.2, o projeto está desatualizado, prevendo serviços em desacordo com a realidade da obra e soluções amparadas em estudos defasados ou insuficientes.

d) Questão 4: A execução da obra atende aos requisitos de qualidade e prazos? Não foram identificados, no estágio inicial das obras no qual se deu a presente auditoria, problemas de qualidade dos serviços executados. Entretanto, com relação ao prazo, identificou-se o atraso obras, conforme abordado no Achado III.4 deste relatório.

e) Questão 5: A obra conta com uma supervisão/fiscalização constante e eficaz? Não se pode afirmar que supervisão/fiscalização é constante e eficaz, sobretudo em razão dos apontamentos feitos no achado III.1, que denotam a fragilidade dos controles internos do DNIT no que diz respeito à ausência de providências tempestivas com vistas a atualizar e corrigir as deficiências do projeto executivo aprovado.

f) Questão 6: Os preços dos serviços definidos no orçamento da obra são compatíveis com os valores de mercado? A análise realizada em 68,72% dos serviços da planilha de preços e quantidades do Contrato UT-0005/2017-00 permitiu concluir que os preços contratados estão compatíveis com os valores de mercado, conforme abordado no tópico IV.1 deste relatório. Cabe ressaltar que tal conclusão refere-se à situação atual da planilha contratada (proposta apresentada na licitação), sendo que, após a revisão do projeto executivo e o aditivo contratual, faz-se necessária nova análise dos preços a fim de verificar se o valor permanece dentro dos parâmetros mercado e se está mantido o desconto inicial ofertado na licitação.

146. O volume de recursos fiscalizados alcançou o montante de R\$ 69.064.179,20, sendo esta quantia referente ao somatório dos valores globais a preços iniciais e com aditivos do Contrato UT-0005/2017-00 (66.499.834,00 – 3/2016) e do Contrato UT-0495/2017-00 (R\$ 2.564.345,23 – 12/2016),



este último tendo como objeto consultoria para supervisão e controle das obras, no trecho entre Outeiro e Miranda do Norte.

147. Entre os benefícios estimados desta fiscalização pode-se mencionar a manutenção da expectativa do controle e a correção das irregularidades apontadas.

V. Proposta de encaminhamento

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

- a) determine, nos termos do art. 276, § 2º, do Regimento Interno/TCU, a oitiva do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e da empresa Hytec Construções, Terraplenagem, e Incorporação Ltda., para que, no prazo de cinco dias úteis, apresentem as manifestações que entenderem pertinentes quanto ao Achado III.1 – Projeto executivo deficiente/desatualizado, alertando-os quanto à possibilidade de o Tribunal vir a adotar medida cautelar suspensiva da execução dos serviços objeto do Contrato UT-0005/2017-00, até que se promova a revisão do projeto executivo de modo a adequá-lo à realidade atual da rodovia e corrigir as deficiências apontadas.

SeinfraRodoviaAviação, 17 de setembro de 2018.

(assinado eletronicamente)

Lucio Cardial Jacomini
AUFC - Mat. 9453-6
Coordenador

(assinado eletronicamente)

Eduardo Afonso Souza Pereira
AUFC - Mat. 8638-0
Membro

(assinado eletronicamente)

Roberta Deisy Cabral
AUFC - Mat. 11231-3
Membro


APÊNDICE A - Matriz de Achados

DESCRIÇÃO DO ACHADO	SITUAÇÃO ENCONTRADA	OBJETOS	CRITÉRIO	EVIDÊNCIA	CAUSA	EFEITO	ENCAMINHAMENTO
IGC - Projeto executivo deficiente/desatualizado	Verificou-se que a execução das obras está ocorrendo com base em um projeto executivo desatualizado e que não possui a totalidade dos elementos necessários e suficientes à execução completa do objeto, em afronta ao inciso X do art. 6º da Lei 8.666/93, assim como à Lei 12.462/2011, art. 2º, inc. IV, e art. 8º, § 7º.	Contrato - Contrato UT-15.00005/2017	Lei 8666/1993, art. 6º, inciso X; art. 7º, § 1º; art. 66 Lei 12462/2011, art. 2º, inciso IV; art. 8º, § 7º	Evidência 22 - Excertos do Volume 2 - Projeto Execução. Evidência 24 - SUPRA -Ata 08-2018. Evidência 23 - Excertos do Volume 3 - Memória Justificativa - Tomo II. Evidência 3 - Resposta Ofício 03-83-2018 Evidência 25 - Excertos do Volume 3 - Memória Justificativa - Tomo I. Evidência 26 - Ata Semanal 09-2018 - Supra. Evidência 27 - Relatório de	Deficiência de controles internos.	Risco de deterioração precoce do pavimento da rodovia e de comprometimento da qualidade da obra. Risco de dano ao Erário associado à execução de serviços que não estão devidamente justificados no projeto executivo aprovado e de execução de base de brita graduada simples em virtude da ausência de estudos de soluções alternativas para a base.	Aplicação de Medida Cautelar a Órgão/Entidade (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes)


TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

Secretaria-Geral de Controle Externo

Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil

DESCRIÇÃO DO ACHADO	SITUAÇÃO ENCONTRADA	OBJETOS	CRITÉRIO	EVIDÊNCIA	CAUSA	EFEITO	ENCAMINHAMENTO
				supervisão - abril-2018. Evidência 4 - Resposta Ofício 04-83-2018. Evidência 28 - Excertos do Volume 3E - Relatório Final de Avaliação Ambiental - RFAA. Evidência 11 - Volume 4 - Orçamento BR-135 (Jul16)-1 valendo. Evidência 12 - Carta Proposta Contrato UT 005-2017.			
IGC - Descumprimento de determinação exarada pelo TCU.	No Acórdão 2.901/2014/TCU-Plenário, proferido no âmbito do TC 001.576/2014-3, que teve como objeto o antigo edital de licitação (Edital 51/2014) referente às mesmas obras em questão, expediu-se determinações ao DNIT, dentre elas, que	Contrato - Contrato UT-15.00005/2017 Edital - Edital de Licitação da BR-135/MA (Lote3)	Resolução 246/2011, Tribunal de Contas da União, art. 268, inciso VII	Evidência 22 - Excertos do Volume 2 - Projeto Execução. Evidência 23 - Excertos do Volume 3 - Memória Justificativa -	Deficiência de controles internos.	Eventuais prejuízos decorrentes da contratação com base em um projeto inadequado.	Audiência de Responsável (Antonio Henrique da Luz Bezerra, Sylvio Barbosa Cardoso Junior, Glauco Henrique Ferreira da Silva, Thadeu Fellipe Lopes Silva, Gerardo de Freitas Fernandes)


TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

Secretaria-Geral de Controle Externo

Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil

DESCRIÇÃO DO ACHADO	SITUAÇÃO ENCONTRADA	OBJETOS	CRITÉRIO	EVIDÊNCIA	CAUSA	EFEITO	ENCAMINHAMENTO
	<p>reavaliasse a escolha da solução de base de brita graduada para a pavimentação do Lote 3, em detrimento da mistura solo-areia, mais econômica, ante a possibilidade de utilização das jazidas de areia localizadas no Lote 2.</p> <p>Entretanto, embora o referido Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário houvesse determinado a reavaliação da escolha da solução para base previamente à publicação do novo edital licitatório para contratação das obras de adequação de capacidade e de restauração da BR-135/MA, constatou-se que tal providência não foi atendida pelo DNIT.</p> <p>Na análise do novo edital licitatório para contratação das obras de adequação de capacidade e de restauração da BR-135/MA, qual seja, o Edital RDC Eletrônico 399/2016-15, objeto da presente fiscalização, verificou-se que a SRDNIT/MA utilizou o mesmo projeto adotado na licitação anterior (aprovado</p>			<p>Tomo II.</p> <p>Evidência 11 - Volume 4 - Orçamento BR-135 (Jul16)-1 valendo.</p> <p>Evidência 29 - Relatório completo de fiscalização 29-2014 BR-135-MA.</p> <p>Evidência 8 - Portaria 23-2012 - aprovação do projeto.</p> <p>Evidência 30 - Excertos do Volume 1 - Relatório do Projeto.</p> <p>Evidência 31 - Volume I do processo licitatório do DNIT.</p> <p>Evidência 35 - Ciência do Superintendente Regional</p>			


TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

Secretaria-Geral de Controle Externo

Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil

DESCRIÇÃO DO ACHADO	SITUAÇÃO ENCONTRADA	OBJETOS	CRITÉRIO	EVIDÊNCIA	CAUSA	EFEITO	ENCAMINHAMENTO
	<p>por meio da Portaria nº23 - SRMA/DNIT, de 10/8/2012, publicada no Boletim Administrativo do Dnit nº 33 de 13 a 17/8/2012 □ Evidência 4), realizando, apenas, uma atualização do orçamento da obra.</p> <p>Nessa atualização, manteve-se a escolha de base de brita simples para o projeto de pavimentação que havia sido contestada por esta Corte de Contas, em afronta à determinação exarada, uma vez que não há evidências de que a Autarquia tenha realizado um novo estudo que justifique a adoção de brita graduada.</p>						
IGC - Ausência de parâmetros de recebimento das obras.	<p>Verificou-se que o Edital RDC Eletrônico 399/2016-15 não estabeleceu, de forma clara, a obrigatoriedade de cumprimento, por parte da contratada, de parâmetros mínimos de recebimento de obras, em desacordo com determinação do TCU proferida no Acórdão 1.338/2013-TCU-Plenário.</p> <p>A necessidade de estabelecimento de parâmetros mínimos de</p>	Contrato - Contrato UT-15.00005/2017	Acórdão 1338/2013, item 9.9.1, Tribunal de Contas da União, Plenário	<p>Evidência 31 - Volume I do processo licitatório do DNIT.</p> <p>Evidência 32 - Instrução de Serviço DNIT 13-2013.</p> <p>Evidência 10 - Edital RDC nº 399-2016-15.</p>	Deficiência de controles internos.	Eventuais prejuízos decorrentes da contratação com base em um projeto inadequado.	Oitiva


TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

Secretaria-Geral de Controle Externo

Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil

DESCRIÇÃO DO ACHADO	SITUAÇÃO ENCONTRADA	OBJETOS	CRITÉRIO	EVIDÊNCIA	CAUSA	EFEITO	ENCAMINHAMENTO
	<p>recebimento de obras surgiu em decorrência de determinação do Acórdão 328/2013-TCU-Plenário, proferido no âmbito de uma Fiscalização de Orientação Centralizada (FOC) que teve o intuito de avaliar a qualidade dos serviços executados em algumas rodovias recém-concluídas, à época, pelo DNIT (TC 030.410/2012-6), nos seguintes termos:</p> <p>9.1 determinar ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) que, no prazo de 90 (noventa) dias, apresente ao TCU estudo que defina parâmetros mínimos de aceitabilidade de obras rodoviárias de construção, adequação e restauração, contemplando obrigatoriamente os seguintes aspectos:</p> <p>9.1.1 exigência de ensaios deflectométricos e de irregularidade longitudinal, sem prejuízo de outros ensaios que forem considerados necessários;</p> <p>9.1.2 procedimento</p>						


TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

Secretaria-Geral de Controle Externo

Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil

DESCRIÇÃO DO ACHADO	SITUAÇÃO ENCONTRADA	OBJETOS	CRITÉRIO	EVIDÊNCIA	CAUSA	EFEITO	ENCAMINHAMENTO
	<p>administrativo a ser adotado no recebimento provisório e definitivo das obras dentro de sua competência, de modo a aferir objetivamente os critérios de aceitabilidade dos serviços;</p> <p>9.1.3 procedimento administrativo a ser adotado com vistas a garantir o pleno cumprimento dos arts. 67, § 1º, e 69 da Lei 8.666/93.</p> <p>Em outro processo de fiscalização (TC 043.052/2012-6), o Tribunal assim determinou ao DNIT, por meio do Acórdão 1.338/2013-TCU/Plenário:</p> <p>9.1 determinar ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) que:</p> <p>9.1.1 após definir os parâmetros mínimos de aceitabilidade de obras rodoviárias de construção, adequação e restauração, conforme determinado no Acórdão 328/2013 - TCU - Plenário, passe a fazer constar tais critérios nos editais e contratos a serem firmados.</p> <p>A necessidade de inclusão,</p>						


TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

Secretaria-Geral de Controle Externo

Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil

DESCRIÇÃO DO ACHADO	SITUAÇÃO ENCONTRADA	OBJETOS	CRITÉRIO	EVIDÊNCIA	CAUSA	EFEITO	ENCAMINHAMENTO
	<p>em edital, dos parâmetros de aceitação de obras previstos na IS 13/2013 foi apontada na auditoria anterior deste TCU realizada no certame precedente, da qual teve ciência o Superintendente Regional do DNIT/MA. Entretanto, quanto a essa questão, não houve determinação específica para a SRDNIT/MA, haja vista que o acordão proferido no âmbito daquela auditoria (Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário) determinou que tais parâmetros fossem incluídos no edital padrão da Autarquia.</p> <p>Ocorre que, analisando-se o Edital RDC Eletrônico 399/2016-15), objeto da presente fiscalização, não se verifica, de forma clara, a obrigatoriedade de cumprimento, por parte da contratada, dos parâmetros mínimos de recebimento de obras estabelecidos na IS 13/2013.</p>						
IGC - Existência de atrasos que podem comprometer o prazo de entrega do	Constataram-se diversas situações que tem impedido o avanço das obras conforme o cronograma inicialmente	Contrato - Contrato UT-15.00005/2017	Lei 8666/1993, art. 66; art. 86	Evidência 3 - Resposta Ofício 03-83-2018	Falha de planejamento.	Atraso na entrega do objeto contratado à sociedade.	Oitiva


TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

Secretaria-Geral de Controle Externo

Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil

DESCRIÇÃO DO ACHADO	SITUAÇÃO ENCONTRADA	OBJETOS	CRITÉRIO	EVIDÊNCIA	CAUSA	EFEITO	ENCAMINHAMENTO
empreendimento.	planejado, sobretudo relacionadas a condições climáticas e interferências, no entorno da rodovia, com edificações, cercas, rede de energia elétrica e comunidade quilombola. Diante desses entraves, a SRDNIT/MA previu uma nova data para a conclusão das obras, qual seja, 5/4/2019. Entretanto, o próprio gestor reconhece a existência de restrições orçamentárias, de modo que se vislumbra o risco de não cumprimento do prazo informado.			Evidência 33 - Relatório de supervisão - maio-2018.			


APÊNDICE B - Matriz de Responsabilização

ACHADO	RESPONSÁVEL(IS)	PERÍODO DE EXERCÍCIO	CONDUTA	NEXO DE CAUSALIDADE (entre a conduta e o resultado ilícito)	CULPABILIDADE
Descumprimento de determinação exarada pelo TCU.	Gerardo de Freitas Fernandes (CPF: 062.944.483-87)	Superintendente Regional do DNIT/MA (desde 26/04/2016)	Deixar de agir com o zelo devido quando deveria certificar-se de que o projeto das obras da BR-135/MA fosse devidamente revisado de acordo com as determinações constantes no Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário (Evidência 19).	O não exercício do devido dever de supervisionar a atuação dos subordinados por parte do responsável concorreu para a publicação de novo edital licitatório para a contratação das obras da BR-135/MA, sem a observância das determinações exaradas no Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário.	<p>Não é possível afirmar que houve boa-fé do responsável.</p> <p>Atribui-se ao responsável a culpa in vigilando, por omissão no dever de supervisionar a atuação dos subordinados, pois era sua atribuição ordenar e fiscalizar que o projeto das obras da BR-135/MA fosse devidamente revisado de acordo com as determinações constantes do Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário.</p> <p>É razoável afirmar que era possível ao responsável ter consciência da ilicitude do ato, pois, dada a sua prerrogativa como Superintendente Regional, era sua atribuição ordenar e</p>


TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

Secretaria-Geral de Controle Externo

Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil

ACHADO	RESPONSÁVEL(IS)	PERÍODO DE EXERCÍCIO	CONDUTA	NEXO DE CAUSALIDADE (entre a conduta e o resultado ilícito)	CULPABILIDADE
					<p>fiscalizar que o projeto fosse devidamente revisado antes de publicado novo edital de licitação.</p> <p>É razoável afirmar que era exigível, do responsável, conduta diversa daquele que ele adotou, pois, tendo ciência do Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário (Evidência 35), deveria ordenar e fiscalizar que o projeto fosse devidamente revisado antes de publicado novo edital de licitação.</p> <p>Em face do exposto, é de se concluir que a conduta do responsável é culpável, ou seja, reprovável, razão pela qual ele deve ser ouvido em audiência a fim de avaliar se merece ser apenado com a aplicação de multa.</p>
	Glauco Henrique Ferreira da Silva (CPF: 515.657.143-34)	Analista em Infraestrutura de	Assinar a Declaração de Responsabilidade	A Declaração de Responsabilidade e o Anexo I do Edital 399/2016-15 foram	Não é possível afirmar que houve boa-fé do



ACHADO	RESPONSÁVEL(IS)	PERÍODO DE EXERCÍCIO	CONDUTA	NEXO DE CAUSALIDADE (entre a conduta e o resultado ilícito)	CULPABILIDADE
		Transportes. (desde 23/12/1994)	(Evidência 31, p. 95) atestando a atualidade e a conformidade do projeto executivo; ademais, elaborar o Anexo I - Indicações Particulares do Edital 399/2016-15 (Evidência 31, p. 65-88), no qual se afirma que o projeto executivo estaria "aprovado e revisado após auditoria do TCU", bem como "atualizado e adequado ao que dispõe o art. 6º, inciso X, da Lei n.º 8.666/93", quando só deveria ter praticado tais atos se houvesse sido realizada, previamente, a reavaliação dos pontos do projeto indicados pelo TCU, conforme determinação 9.9.2 do Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário.	determinantes para que se permitisse a utilização, no Edital 399/2016-15, de um projeto sem contemplar a reavaliação dos pontos indicados pelo TCU, em descumprimento à determinação 9.9.2 do Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário.	responsável. É razoável afirmar que era que era possível ao responsável ter consciência da ilicitude do ato, uma vez que, no Anexo I - Indicações Particulares do Edital 399/2016-15, afirmou-se que o projeto executivo estaria "aprovado e revisado após auditoria do TCU". Ou seja, ao fazer essa afirmação, o responsável deveria ter ciência das questões apontadas na auditoria do TCU. É razoável afirmar que era exigível, do responsável, conduta diversa daquele que ele adotou, pois deveria o responsável ter se certificado de que as providências determinadas no item 9.9.2 haviam sido atendidas, antes de assinar a Declaração de


TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

Secretaria-Geral de Controle Externo

Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil

ACHADO	RESPONSÁVEL(IS)	PERÍODO DE EXERCÍCIO	CONDUTA	NEXO DE CAUSALIDADE (entre a conduta e o resultado ilícito)	CULPABILIDADE
					Responsabilidade e o Anexo I do Edital 399/2016-15. Em face do exposto, é de se concluir que a conduta do responsável é culpável, ou seja, reprovável, razão pela qual ele deve ser ouvido em audiência a fim de avaliar se merece ser apenado com a aplicação de multa.
	Thadeu Fellipe Lopes Silva (CPF: 603.043.823-96)	Analista em Infraestrutura de Transportes (desde 04/10/2013)	Elaborar o Anexo I - Indicações Particulares do Edital 399/2016-15 (Evidência 31, p. 65-88), no qual se afirma que o projeto executivo estaria "aprovado e revisado após auditoria do TCU", bem como "atualizado e adequado ao que dispõe o art. 6º, inciso X, da Lei n.º 8.666/93", quando só deveria tê-lo feito se houvesse sido realizada,	O Anexo I do Edital 399/2016-15 foi determinante para que se permitisse a utilização, no Edital 398/2016-15, um projeto sem contemplar a reavaliação dos pontos indicados pelo TCU, em descumprimento à determinação 9.9.2 do Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário.	Não é possível afirmar que houve boa-fé do responsável.
	Antonio Henrique da Luz Bezerra (CPF: 516.467.573-00)	Analista em Infraestrutura de Transportes. (desde 24/10/2006)			É razoável afirmar que era que era possível ao responsável ter consciência da ilicitude do ato, uma vez que, no Anexo I - Indicações Particulares do Edital 399/2016-15, afirmou-se que o projeto executivo estaria "aprovado e revisado após auditoria do TCU". Ou seja, ao fazer essa afirmação, o responsável deveria ter

ACHADO	RESPONSÁVEL(IS)	PERÍODO DE EXERCÍCIO	CONDUTA	NEXO DE CAUSALIDADE (entre a conduta e o resultado ilícito)	CULPABILIDADE
			<p>previamente, a reavaliação dos pontos do projeto indicados pelo TCU, conforme determinação 9.9.2 do Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário.</p>		<p>ciência das questões apontadas na auditoria do TCU.</p> <p>É razoável afirmar que era exigível, do responsável, conduta diversa daquele que ele adotou, pois deveria o responsável ter se certificado de que as providências determinadas no item 9.9.2 haviam sido atendidas, antes de assinar o Anexo I do Edital 399/2016-15.</p> <p>Em face do exposto, é de se concluir que a conduta do responsável é culpável, ou seja, reprovável, razão pela qual ele deve ser ouvido em audiência a fim de avaliar se merece ser apenado com a aplicação de multa.</p>
	Sylvio Barbosa Cardoso Junior (CPF: 073.218.643-91)	Analista em Infraestrutura de Transportes (desde 14/05/2007)	Assinar a Declaração de Responsabilidade (Evidência 31, p. 95) atestando a atualidade e a	A Declaração de Responsabilidade foi determinante para que se permitisse a utilização, no Edital 399/2016-15, de um projeto sem contemplar a reavaliação dos pontos indicados pelo	Não é possível afirmar que houve boa-fé do responsável.


TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

Secretaria-Geral de Controle Externo

Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil

ACHADO	RESPONSÁVEL(IS)	PERÍODO DE EXERCÍCIO	CONDUTA	NEXO DE CAUSALIDADE (entre a conduta e o resultado ilícito)	CULPABILIDADE
			<p>conformidade do projeto executivo, quando só deveria tê-lo feito se houvesse sido realizada, previamente, a reavaliação dos pontos do projeto indicados pelo TCU, conforme determinação 9.9.2 do Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário.</p>	<p>TCU, em descumprimento à determinação 9.9.2 do Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário.</p>	<p>É razoável afirmar que era exigível, do responsável, conduta diversa daquele que ele adotou, pois deveria o responsável ter se certificado de que as providências determinadas no item 9.9.2 haviam sido atendidas, antes de assinar a Declaração de Responsabilidade.</p> <p>Em face do exposto, é de se concluir que a conduta do responsável é culpável, ou seja, reprovável, razão pela qual ele deve ser ouvido em audiência a fim de avaliar se merece ser apenado com a aplicação de multa.</p>

APÊNDICE C - Dados da obra

1. Dados Cadastrais

Obra bloqueada na LOA deste ano: Não

1.1. Execução física, orçamentária e financeira

1.1.1. Execução física

Data de vistoria: 14/05/2018	Percentual executado: 4,17%
Data do início da obra: 06/01/2017	Data prevista para conclusão: 26/12/2018
Situação na data da vistoria: Em andamento	
Descrição da execução realizada até a data da vistoria:	
A obra encontra-se em fase inicial, com licença de instalação vigente.	
Apenas serviços de obras de arte correntes, devido ao período de chuva na região,	
Neste lote existem pendências em relação a emissão de algumas caixas de empréstimo e jazidas.	
As interferências urbanas ainda não impactam no andamento da obra.	
Observações:	
As informações foram extraídas do Relatório de maio/2018 do Sistema de Supervisão Avançada (SUPRA) do DNIT, que podem não refletir a realidade da obra.	

1.1.2. Execução orçamentária e financeira

Valor estimado para conclusão: R\$ 66.499.834,00
Valor estimado global da obra: R\$ 66.499.834,00
Data base da estimativa: 01/03/2016

Não há PT específico da obra na LOA – a execução do PT genérico não reflete necessariamente a execução do objeto fiscalizado.

Observações:
Não há PT específico da obra na LOA, uma vez que o programa de trabalho abrange diversos contratos relacionados à obras na BR-135/MA.

1.2. Contratos principais

Nº contrato: UT-0495/2017-00	
Objeto do contrato:	
Contrato de Consultoria para supervisão e controle de Obras de Adequação da Capacidade e de Reabilitação com Melhorias para Segurança da Rodovia BR-135/MA (Outeiro/Miranda do Norte)	
Data da assinatura: 14/07/2017	Mod. licitação: Pregão Eletrônico
SIASG:	Código interno do SIASG:
CNPJ contratada: 70.073.275/0001-30	Razão social: Geosistemas Engenharia e Planejamento Ltda.
CNPJ contratante: 04.892.707/0001-00	Razão social: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
Situação inicial	Situação atual
Vigência: 24/07/2017 a 13/07/2019	Vigência:
Valor: R\$ 2.564.345,23	Valor: R\$ 2.564.345,23
Data-base: 01/12/2016	Data-base: 01/12/2016
Volume de serviço:	Volume de serviço:
Custo unitário:	Custo unitário:
BDI:	BDI:
	Nº/Data aditivoAtual:

Situação do contrato: Em andamento.

Alterações do objeto:

Observações:

Nº contrato: UT-15.00005/2017

Objeto do contrato:

Contrato de Execução de Obras de Adequação de Capacidade na BR-135/MA, Subtrecho Entr. BR 222(A) (Outeiro - Entr. BR 222 (B) (Miranda do Norte), Segmento Km 95,60 ao Km 127,75

Data da assinatura: 03/01/2017

Mod. licitação: RDC - Regime Diferenciado de Contratação

SIASG:

Código interno do SIASG:

CNPJ contratada: 02.141.279/0001-59

Razão social: Hytec Construções Terraplanagem e Incorporação Ltda

CNPJ contratante: 04.892.707/0001-00

Razão social: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

Situação inicial

Situação atual

Vigência: 06/01/2017 a 26/12/2018

Vigência: 06/01/2017 a 26/12/2017

Valor: R\$ 66.499.834,00

Valor: R\$ 66.499.834,00

Data-base: 01/07/2016

Data-base: 01/07/2016

Volume de serviço:

Volume de serviço:

Custo unitário:

Custo unitário:

BDI:

BDI:

Nº/Data aditivoAtual:

Situação do contrato: Em andamento.

Alterações do objeto:

Observações:

Execução física e financeira:

Data da coleta de dados / vistoria: 14/05/2018

Situação: Em andamento

Percentual de execução física: 4,17%

Descrição da execução realizada até a data da vistoria:

A obra encontra-se em fase inicial.

Apenas os serviços de obras de arte correntes encontram-se em andamento, devido ao período chuvoso na região.

Valores medidos: R\$ 3.086.224,17

Valores pagos: R\$ 3.086.224,17

Percentual de execução financeira: 4,64%

Observações acerca da execução física e financeira do contrato:

As informações foram extraídas do Relatório de maio/2018 do Sistema de Supervisão Rodoviária

Avançada(SUPRA) do DNIT. Ressalta-se que não se pode afirmar que houve o desembolso financeiro dos valores medidos com base nas informações obtidas no SUPRA.

1.3. Editais

Nº do edital: 399/2016-15

Objeto:

Edital para Contratação de empresas para execução dos Serviços e Obras de Adequação de Capacidade e de Reabilitação com Melhorias para Segurança da Rodovia BR-135/MA (Outeiro-Miranda do Norte)

UASG: 393030	Modalidade de licitação: RDC - Regime Diferenciado de Contratação
Data da publicação: 09/11/2016	Tipo de licitação ou critérios de julgamento: Menor preço ou maior desconto
Data da abertura da documentação: 09/12/2016	Valor estimado: R\$ 86.732.088,00
Quantidade de propostas classificadas: 1	
Observações:	

1.4. Histórico de fiscalizações

A classe da irregularidade listada é referente àquela vigente em 30 de novembro do ano da fiscalização.

	2015	2016	2017
Obra já fiscalizada pelo TCU (no âmbito do Fiscobras)?	Não	Não	Não
Foram observados indícios de irregularidades graves?	Não	Não	Não

2. Deliberações do TCU

A listagem poderá conter deliberações de processos já encerrados.

Processo de interesse (deliberações até a data de início da auditoria)

Não há deliberações para os processos de interesse até a data de início da auditoria.

Processo de interesse (deliberações após a data de início da auditoria)

Não há deliberações até a emissão desse relatório.