

TC 000.752/2011-8

Tipo de processo: Relatório de Auditoria

Unidade Jurisdicionada: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – MT; Superintendência Regional do DNIT no Estado do Maranhão – DNIT/MT

Responsáveis: Antonio Maximo da Silva Filho (022.328.803-97); Gerardo de Freitas Fernandes (062.944.483-87); Sylvio Barbosa Cardoso Junior (073.218.643-91)

Proposta: de mérito

Trata-se de processo relativo a levantamento de auditoria realizado, no âmbito do Fiscobras 2011, nas obras de adequação, restauração e reabilitação com melhorias para segurança da rodovia BR-135/MA, trecho São Luís/MA – Divisa MA/PI, subtrecho Estiva (Estreito dos Mosquitos) – Entroncamento BR-402 (Bacabeira), com extensão de 26,3 km.

2. Os trabalhos de fiscalização abrangeram o exame do Edital de Concorrência Pública nº 515/2010, referente à contratação de empresa para execução das aludidas obras, orçadas inicialmente em cerca de R\$ 300 milhões. Antes da presente instrução, o processo foi examinado três vezes pela Secob-2: o relatório preliminar de fiscalização do Fiscobras, com pedido de manifestação preliminar do gestor; o relatório completo da fiscalização, com proposta de medida cautelar e oitiva dos interessados; a instrução de análise das manifestações dos interessados, com proposta de determinações. A seguir, os eventos acerca dessas três atuações serão mais detalhados.

3. O Relatório completo de fiscalização da Secob-2, que examinou as manifestações preliminares do gestor, apontou os seguintes achados de auditoria, com potencial prejuízo ao erário de R\$ 85 milhões (maio/2010), ou 28,6% do orçamento global da obra (peça nº 31):

- achado 3.1: sobrepreço decorrente de quantitativo inadequado, no valor de R\$ 14 milhões, em face da superestimativa dos quantitativos de terraplenagem;

- achado 3.2: sobrepreço decorrente de preços excessivos frente ao mercado, no valor de R\$ 28 milhões;

- achado 3.3: projeto executivo deficiente ou desatualizado em face da consideração, no orçamento da obra, da aquisição de brita e areia comerciais, em vez da extração/produção desses materiais, não obstante a existência de jazidas não comerciais com título mineral ainda não concedido pelo Departamento Nacional de Produção Mineral – DNPM, o que teria onerado o preço estimado do empreendimento em R\$ 43,3 milhões.

4. Em virtude dessas irregularidades, a equipe de auditoria propôs determinação ao DNIT, com fundamento no art. 276 do RITCU, para que, cautelarmente, sem oitiva prévia, se abstinhasse de dar sequência ao processo licitatório para contratação das obras na BR-135/MA, até a correção dos indícios de irregularidades apontados ou até que o Tribunal deliberasse sobre o mérito das questões suscitadas no processo.

5. Também foi proposta oitiva do DNIT acerca das irregularidades apontadas, bem como a realização de comunicação à Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização do Congresso Nacional de que foram detectados indícios de irregularidades que se enquadram no disposto no art. 94, § 1º, inciso IV da Lei nº 12.309/2010 (LDO 2011).

6. O DNIT, por meio do Ofício nº 1333/2011-DG-DNIT (peça nº 40), encaminhou esclarecimentos adicionais acerca dos achados de auditoria.

7. De acordo com o referido ofício, as inconsistências apontadas nos achados 3.1 e 3.2, letras "b" a "g" já teriam sido corrigidas, evitando a ocorrência de dano ao erário de cerca de R\$ 40 milhões. Foi apresentado um novo projeto executivo com as alterações implementadas. Quanto aos achados 3.2, letra "a" (utilização de composições de serviços do Sicro2 referentes a obras de restauração rodoviária, em vez de construção) e 3.3 (projeto executivo deficiente ou desatualizado), foram apresentadas novas justificativas para as soluções adotadas no orçamento das obras.

8. Ao apreciar o relatório da fiscalização, o relator, em seu despacho, entendeu que não seria cabível a adoção de medida cautelar suspendendo o andamento do certame, conforme sugerido pela equipe de auditoria, tendo em vista que o perigo da demora estaria descaracterizado, em razão de o edital de licitação da obra em exame ter sido suspenso. Foi determinado à Secob-2 que analisasse os esclarecimentos adicionais acostados aos autos pelo DNIT (peça nº 36).

9. Na instrução de análise das manifestações e esclarecimentos adicionais do DNIT, a unidade técnica especializada em obras rodoviárias chegou, em síntese, às seguintes conclusões, após análise da defesa do DNIT:

- o DNIT reduziu, no novo projeto executivo apresentado, os volumes de corte e aterro nas proporções recomendadas pela equipe de auditoria no trecho analisado, o que saneou o achado 3.1 do relatório de fiscalização;

- constatou-se, no novo projeto executivo apresentado, a duplicidade na previsão dos serviços de escavação, carga e transporte (ECT) e compactação de aterros para a execução da sobrecarga na região de solos moles, cuja correção pelo DNIT ensejaria a redução de R\$ 14,7 milhões no valor global do empreendimento;

- no que concerne aos serviços com preços unitários superiores às referências do Sicro 2, o DNIT acatou todas as observações apontadas no relatório de fiscalização, com exceção do item relativo ao uso de composições de restauração (5S) no lugar das composições de construção (2S) nas obras de duplicação;

- com relação à utilização de insumos comerciais quando existem pedreiras e areais ainda inexplorados na região da obra, o DNIT reduziu o preço da areia comercial em mais de 60% em razão da substituição do areal inicialmente previsto no orçamento da obra. Em face disso, bem como do tempo necessário à realização de todos os ensaios necessários à verificação da possibilidade de efetivo emprego dos materiais, sopesando o interesse socioeconômico do empreendimento, bem como a garantia de sua economicidade, julgou-se por bem acatar os argumentos apresentados;

- quanto às demais impropriedades apontadas no projeto executivo original, especificamente quanto à memória de cálculo da mobilização de equipamentos, não foi apresentado o necessário detalhamento do encargo.

10. Em razão dessas conclusões, a Secob-2 propôs o encaminhamento de uma série de determinações ao DNIT, caso fosse de seu interesse a republicação do instrumento licitatório, entre as quais, para que providenciasse, caso constatada a viabilidade de emprego dos insumos provenientes das novas jazidas não comerciais estudadas, imediata revisão do contrato para recompor o equilíbrio econômico-financeiro da avença.

11. Haja vista a correção de mais de R\$ 40 milhões em impropriedades apontadas no relatório de auditoria, bem como a possibilidade de contemplar a viabilidade de utilização das jazidas não comerciais identificadas na obra logo após a emissão da ordem de serviço (com impacto superior a outros R\$ 40 milhões), a unidade técnica entendeu que, materialmente, os indícios de irregularidades não mais se enquadravam nos termos do art. 94, inciso IV da Lei nº 12.309/2010 (LDO 2011).

12. Ao apreciar a instrução ora em comento, o relator, em face da duplicidade na previsão dos serviços de ECT e compactação de aterros para a execução da sobrecarga na região de solos moles, observada no projeto executivo revisado, determinou nova oitiva do DNIT, com fundamento no art. 276, §2º, do Regimento Interno desta Corte, haja vista que a autarquia ainda não tinha se pronunciado acerca dessa irregularidade (peça nº 49). A manifestação do DNIT encontra-se na peça nº 52 destes autos.

13. Relevante ressaltar que o Diretor Geral do DNIT informou a Secob-2, por meio do Ofício nº 3.125/2011/DG-DNIT, de que o Edital de Concorrência nº 515/2010-00 foi revogado. Também informou que a Autarquia iniciou os estudos necessários para uma nova solução de projeto da obra em questão, e que o novo edital somente seria publicado após a conclusão dessa análise (peça nº 53).

14. **Esta instrução tem, pois, como objetivos, analisar a oitiva do DNIT acerca da duplicidade na previsão dos serviços de ECT e compactação de aterros para a execução da sobrecarga na região de solos moles, bem como atualizar e encaminhar as recomendações pertinentes à Autarquia, a serem observadas no novo projeto executivo que baseará o edital de licitação a ser publicado.**

EXAME TÉCNICO

15. Em sua manifestação, o DNIT se pronunciou não apenas acerca da nova irregularidade detectada, mas também quanto ao uso indevido de composições de preços unitários de Restauração (grupo 5S do Sicro 2), em vez de composições de preço para Construção (grupo 2S), bem como quanto à utilização de areia e brita comerciais, não obstante a existência de pedreiras e areais inexplorados na região das obras. Destarte, o exame técnico será feito segundo os três tópicos apresentados a seguir, correspondentes a esses assuntos.

I. Da duplicidade na previsão dos serviços de ECT e compactação de aterros para a execução da sobrecarga na região de solos moles

16. Da análise do projeto executivo revisado enviado ao Tribunal na fase de oitivas (peça nº 40), a Secob-2 apontou que, nos quadros de distribuição de terraplenagem, os materiais utilizados para a execução do serviço de sobrecarga foram considerados no cômputo dos volumes de escavação, carga e transporte e compactação de aterros, sendo que já consta um item específico na planilha orçamentária para o serviço de sobrecarga, cuja composição de preço já contempla os serviços de ECT e compactação de aterros. Dessa forma, esses encargos deveriam ser expurgados do orçamento da obra, acarretando a redução de R\$ 14.724.591,44 no valor global do empreendimento.

17. Os responsáveis inicialmente explicaram a sequência executiva da terraplenagem. Concluída a movimentação de terra entre o km 24,8 e o km 51,3 da pista direita, e passado o período de adensamento dos solos moles, os materiais dos aterros de sobrecarga serão removidos (escavados), transportados e estocados em locais predeterminados. Em seguida será executado o pavimento da nova pista e a nova superestrutura ferroviária.

18. Concluída a pavimentação da nova pista à direita e a superestrutura ferroviária, o tráfego será desviado para ela e a pista antiga (esquerda) será interditada para que se faça a execução dos aterros para elevação de greide, destinados à melhoria da drenagem superficial.

19. Esse trabalho de elevação do greide da pista esquerda será executado com o reaproveitamento integral dos materiais terrosos estocados provenientes do desmonte (escavação dos aterros de sobrecarga).

20. Dessa forma, seriam realizadas as seguintes atividades com os mesmos materiais empregados nos aterros provisórios de sobrecargas:

- duas escavações (uma no empréstimo e outra no aterro de sobrecarga);

- três transportes (o primeiro do empréstimo até o aterro de sobrecarga, o 2º do aterro de sobrecarga até o estoque e o 3º do estoque até o trecho de elevação de greide);

- duas compactações (uma no aterro de sobrecarga e outra na elevação de greide).

21. Destarte, não haveria duplicidade na cobrança de ECT e compactação de aterros dos serviços de sobrecarga na região dos solos moles, haja vista que os materiais utilizados no aterro de sobrecarga serão reaproveitados no serviço de elevação de greide da pista original.

ANÁLISE

22. Inicialmente cabe destacar que, no projeto original, não havia memória de cálculo do volume do aterro de sobrecarga (vide achado 3.3 do relatório de fiscalização). No projeto revisado, consta uma tabela com o cálculo do volume desse serviço à página 240 do Volume 3 – Memória Justificativa. O volume total de material é de 534.274,50 m³.

23. No quadro de distribuição de materiais de terraplenagem (desenho nº 5.4.1) do Volume 3 do projeto executivo revisado, consta a origem e o destino dos materiais a serem utilizados como sobrecarga do trecho entre as estacas 1241 e 2176 da pista direita, em um volume total de 534.274 m³. Esse volume está sendo computado como ECT e compactação de aterros e também no item 4.1 do orçamento como sobrecarga, cuja composição já prevê esses dois encargos. Daí resulta a duplicidade de previsão de serviços apontada pela equipe de auditoria.

24. Nos quadros de distribuição de materiais de terraplenagem 5.4.2 e 5.4.4, consta a utilização dos materiais de sobrecarga estocados na estaca 2275 + 1 km para execução de aterros da pista esquerda e dos canteiros centrais. Ou seja, o serviço de elevação de greide da pista esquerda também já está contemplado nos diversos itens de ECT e compactação de aterros da planilha orçamentária.

25. O único encargo que não consta nos quadros de distribuição de terraplenagem é a escavação, carga e transporte dos materiais entre os aterros de sobrecarga e o local de estoque desses materiais, para futura utilização na elevação de greide da pista esquerda. O local escolhido para esse estoque, segundo os quadros de distribuição de materiais, é a estaca 2275 + 1 km do lado esquerdo (LE). Considerando, conservadoramente, a execução de uma mesma espessura de aterro de sobrecarga ao longo de todo o trecho, o transporte a ser realizado tem uma distância média de transporte de 12,34 km, conforme memória de cálculo abaixo:

ORIGEM			DESTINO	CÁLCULO DA DMT		
Estaca inicial	Estaca final	Ponto médio (estaca)	Local do estoque (estaca)	Distância de transporte entre estacas (km)	Distância fixa (km)	Distância total (km)
1241	2176	1708	2275	11,34	1,00	12,34

26. De fato, esse encargo teria que ser levado em consideração, tendo em vista que ele não foi considerado na memória de cálculo de quantitativos. Todavia, não se deve suprir essa lacuna do quadro de distribuição de terraplenagem considerando duplamente os encargos de ECT e compactação de aterros para a execução da sobrecarga: uma vez no item 4.1 do orçamento e outra vez nos itens de terraplenagem da obra.

27. Assim, para que a planilha de quantidades se torne fiel ao que preconiza o projeto executivo, deve-se expurgar o item 4.1 do orçamento (serviço de sobrecarga), haja vista que esse encargo já está contemplado no quadro de distribuição de terraplenagem 5.4.1 do projeto executivo, e acrescentar ao item "Esc. Carga Transp. Mat 1ª cat DMT 11000 a 13000 m c/E" o quantitativo de 534.274,50 m³. A economia no orçamento global da obra resultaria em R\$ 2.190.525,45, conforme cálculos abaixo:

Serviço	Unid	Quantitativo acrescido/reduzido	Preço unitário (R\$)	Valor acrescido/reduzido (R\$)
Esc. Carga Transp. Mat 1ª cat DMT 11.000 a 13.000 m c/E	m ³	534.274,50	23,46	12.534.079,77
Sobrecarga	m ³	-534.274,50	27,56	-14.724.605,22
Valor a ser reduzido (R\$)				2.190.525,45

28. Todavia, entende-se que a metodologia constante no projeto executivo, de transportar todo o material da sobrecarga temporária da pista direita, executado ao longo de um trecho de 18,7 km, para um único local de estoque, situado ao final desse trecho, e depois trazê-lo de volta para o serviço de elevação de greide da pista esquerda, parece não ser a alternativa economicamente mais viável. Pode-se estudar, por exemplo, a alternativa de se fazer diversos estoques ao longo do trecho, com o fito de reduzir a DMT entre os aterros de sobrecarga e os estoques e entre esses estoques e os trechos onde será executada a elevação de greide.

29. Tendo em vista que o DNIT informou que o edital de licitação foi revogado (item 13 desta instrução) e que a solução de projeto da obra está sendo reestudada, avalia-se que um dos itens a serem revistos, se mantida a metodologia de execução dos serviços, é a solução adotada para execução da elevação de greide da pista esquerda, utilizando os materiais dos aterros provisórios de sobrecarga da pista direita. Entende-se, contudo, ser desnecessário o encaminhamento de determinações ao DNIT, tendo em vista que o projeto está sendo refeito.

30. Todavia, julga-se pertinente dar ciência à Autarquia que foi encontrada duplicidade na previsão dos serviços de aterro de sobrecarga, acarretando sobrepreço de R\$ 2.190.525,45, gerando a necessidade de se refazer a memória de cálculo dos quantitativos de terraplenagem, em cumprimento ao art. 6º, inciso IX, alínea f da Lei nº 8.666/93.

II. Do uso indevido de composições de preços unitários de Restauração (grupo 5S do Sicro 2), em vez de composições de preço de Construção (grupo 2S) para as obras de duplicação da BR-135/MA

31. Verificou-se no orçamento-base do Edital de Concorrência nº 515/2010 a utilização de composições de serviços referentes a obras de restauração rodoviária, cuja identificação no Sicro2 inicia-se por "5S". Entretanto, os serviços constantes do referido edital de licitação tratam de operações típicas de construção rodoviária, sem as interferências que caracterizam as obras de restauração.

32. Esta irregularidade resultaria em sobrepreço de R\$ 10,6 milhões (maio/2010), conforme cálculos à peça 41.

33. Segundo os responsáveis, a empresa projetista agiu corretamente e de acordo com o estabelecido no Manual de Custos Rodoviários/SICRO 2 – 2003/Volume 1 – Metodologia e

Conceitos.

34. Conforme o normativo, a produtividade das equipes mecânicas com o uso de escavadeiras hidráulicas tem o fator de eficiência de transporte reduzido em 10% no caso de obras de restauração, ou seja, produtividade rebaixada de 192 m³/h para 172,8 m³/h, o que fez com que os preços unitários resultassem superiores aos preços de construção (grupo 2S).

ANÁLISE

35. Os defendentes apresentam o mesmo argumento já debatido na instrução pretérita da unidade técnica (peça nº 43, fls. 5 e 6).

36. Em que pese o Manual de Custos Rodoviários especificar a utilização de composições de restauração para duplicações, na prática, nem todos os equipamentos das patrulhas rodoviárias sofrerão influência da pista já existente ou do tráfego local. Apenas os caminhões terão sua velocidade reduzida, em razão do alto volume diário de tráfego.

37. De fato, apenas a redução da velocidade dos caminhões não acarreta a redução da produtividade do serviço como um todo. Mantendo-se o mesmo tempo de ciclo da escavadeira, que é o equipamento líder do serviço, a única influência seria o aumento do número de caminhões. Mas a produção da equipe, derivada da produção do equipamento líder, em nada se altera.

38. Tal constatação pode ensejar, inclusive, a necessidade de uma reavaliação dos manuais do novo Sicro 3 a ser implantado.

39. Dessa forma, propõe-se dar ciência ao DNIT que a utilização indistinta de composições de restauração, mais onerosas dos que as de construção, nos serviços a serem realizados na pista a ser duplicada, não se mostrou justificada e afronta a Lei nº 8.666/93, em seu art.6º, inciso IX, alínea f.

III. Da utilização de areia e brita comerciais, não obstante a existência de pedreiras e areais inexplorados na região das obras

40. Foi apontado na auditoria que, não obstante a constatação da existência de jazidas não comerciais (com título minerário ainda não concedido pelo DNPM), o orçamento da obra considerou a aquisição de brita e areia comerciais – e não extraídas / produzidas. Tal critério onerou o preço estimado do empreendimento em R\$ 43,3 milhões.

41. Os responsáveis informaram que foi enviado ofício ao Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM), solicitando ao órgão que verificasse a possibilidade de concessão de área para lavra e produção de britados pelo DNIT, com o objetivo de aproveitamento nas obras de duplicação da BR-135/MA, em consonância com o art. 3º do Código de Mineração e na Portaria DG/DNPM nº 441/2009. Caso seja viável a instalação de britadores e a exploração de pedreira pelo DNIT, os preços unitários serão reduzidos durante a execução contratual, em razão da substituição da brita comercial pela brita produzida.

42. Os gestores do DNIT ressaltaram que a pedreira escolhida pela projetista atende as especificações técnicas da autarquia, além de estar mais próxima do centro de gravidade do trecho, o que resulta em uma menor distância de transporte.

43. Ainda, alegou-se que as areias de barranco no Maranhão são predominantemente finas e siltosas e que areias para camadas drenantes só são obtíveis por extração em rios. Citou-se um areal comercial específico, localizado à margem do Rio Itapecuru, em Rosário, a 11,5 km do final do trecho, cujo equivalente de areia é de 96,1% e que, portanto, atende as exigências técnicas para utilização na obra.

ANÁLISE

44. Entende-se primeiramente que a solicitação ao DNPM de concessão de área para lavra e exploração de jazidas deve ser precedida de investigações acerca da viabilidade de se utilizarem os materiais oriundos dessas jazidas sem título minerário concedido por aquele Departamento.

45. Essas investigações devem revelar de forma objetiva se as jazidas podem atender quantitativa e qualitativamente as necessidades da obra.

46. Quanto à afirmação de que a pedreira escolhida pela projetista atende as normas técnicas do DNIT e que está próxima do centro de gravidade do trecho, não foi esse o motivo do questionamento da equipe de auditoria. O que se discutiu foi a escolha de pedreiras comerciais, ao passo que existem pedreiras na região da obra cuja exploração pelo DNIT pode resultar em economia substancial ao erário.

47. Quanto à justificativa de que as areias de barranco (não comerciais) no Maranhão não seriam tecnicamente adequadas para utilização na obra, mais especificamente para o serviço de camada drenante (aterro de areia), por serem predominantemente finas e siltosas, julga-se que essa afirmação carece de fundamentação adequada, obtida por meio de ensaios comprovadamente realizados nesses areais, e que justifiquem a sua rejeição.

48. Tendo em vista que uma revisão de projeto está sendo empreendida, avalia-se que nessa etapa devem ser realizados ensaios laboratoriais e estudos de viabilidade técnica e econômica visando a utilização das jazidas com pedido de pesquisa, licenciamento ou lavra ainda não concedida pelo DNPM na rodovia, em substituição aos insumos comerciais previstos inicialmente. Caso constatada a viabilidade de emprego dos insumos provenientes dos novos areais e pedreiras estudados, deve ser solicitado ao DNPM o bloqueio para exploração de jazidas necessárias à execução da obra.

49. Dessa forma, é pertinente dar ciência ao DNIT de que a previsão de aquisição de insumos comerciais, sem os necessários estudos que justifiquem a não utilização das jazidas com pedido de pesquisa, licenciamento ou lavra ainda não concedida pelo DNPM na rodovia, é irregular, pois afronta a Lei nº 8.666/93, em seu art. 12, inciso III.

CONCLUSÃO

50. As justificativas apresentadas pelo DNIT elidem apenas parcialmente a irregularidade concernente à duplicidade na previsão dos serviços de escavação, carga e transporte e compactação de aterros para a execução da sobrecarga na região dos solos moles.

51. Isso porque os quantitativos referentes à ECT e à compactação de aterros para o serviço de aterro de sobrecarga foram considerados duas vezes na planilha orçamentária: uma vez nos itens de terraplenagem, cujos quantitativos se originam dos quadros de distribuição de materiais de terraplenagem do projeto executivo, e uma vez no item 4.1 do orçamento-base do projeto executivo (Sobrecarga).

52. Todavia, esse material utilizado no aterro de sobrecarga será reaproveitado para o serviço de elevação de greide da pista esquerda. Para tanto, o projeto executivo previu a retirada de todo esse material e sua estocagem em local específico para sua posterior utilização. Com a consideração desse encargo, não contemplado nos quadros de distribuição de terraplenagem, o sobrepreço ainda permanece, mas foi reduzido para R\$ 2.190.525,45.

53. Considerando que o edital de licitação foi revogado e que foram iniciados estudos visando uma nova solução de projeto para a obra, conforme informou o Diretor Geral do DNIT por meio de ofício endereçado à Secob-2 (peça nº 53), julga-se pertinente dar ciência à Autarquia que foi encontrada duplicidade na previsão dos serviços de aterro de sobrecarga, acarretando sobrepreço de R\$ 2.190.525,45, gerando a necessidade de se refazer a memória de cálculo dos quantitativos de terraplenagem, se mantida a metodologia de execução dos serviços.

54. No que concerne ao uso indevido de composições de preços unitários de Restauração (grupo 5S do Sicro 2), em vez de composições de preço de Construção (grupo 2S) para as obras de duplicação da BR-135/MA, não foram trazidos novos elementos aos autos que pudessem elidir a irregularidade. Dessa forma, sugere-se dar ciência ao DNIT de que a utilização indistinta de composições de restauração nos serviços a serem realizados na pista a ser duplicada não ficou justificada e é irregular, pois afronta a Lei nº 8.666/93, em seu art.6º, inciso IX, alínea f.

55. Com respeito à utilização de areia e brita comerciais, não obstante a existência de pedreiras e areais inexplorados na região das obras, entende-se serem necessárias investigações acerca da viabilidade de se utilizarem os materiais oriundos dessas jazidas sem título minerário concedido pelo DNPM.

56. Dessa forma, avalia-se pertinente dar ciência ao DNIT que a previsão de aquisição de insumos comerciais, sem os necessários estudos que justifiquem a não utilização das jazidas com pedido de pesquisa, licenciamento ou lavra ainda não concedida pelo DNPM na rodovia, é irregular, pois afronta a Lei nº 8.666/93, em seu art. 12, inciso III.

57. Outro apontamento da equipe de auditoria foi o referente à ausência de detalhamento dos custos de mobilização de equipamentos. Como não foram apresentados novos argumentos acerca dessa questão, propõe-se cientificar o DNIT acerca da ausência de memória de cálculo justificando os quantitativos da mobilização de equipamentos no projeto executivo, afrontando o art. 6º, inciso IX, alínea f da Lei nº 8.666/93.

58. Por fim, considerando a relevância da obra em tela e a oportunidade para o Controle Externo do acompanhamento das melhorias para o processo de contratação preconizadas nesta instrução, entende-se que o assunto deve ser inserido no plano de fiscalizações do Tribunal do próximo exercício.

PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

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

a) dar ciência ao DNIT de que foram detectadas as seguintes irregularidades no projeto executivo das obras de adequação, restauração e reabilitação com melhorias para segurança da rodovia BR-135/MA, trecho São Luís/MA – Divisa MA/PI, subtrecho Estiva (Estreito dos Mosquitos) – Entroncamento BR-402 (Bacabeira), objeto do Edital de Concorrência Pública nº 515/2010, em afronta

à Lei nº 8.666/93 e aos princípios da economicidade e eficiência a que está sujeita a Administração Pública:

a.1) duplicidade na previsão dos serviços de aterro de sobrecarga, acarretando sobrepreço de R\$ 2.190.525,45, gerando a necessidade de se refazer a memória de cálculo dos quantitativos de terraplenagem, se mantida a metodologia de execução dos serviços para a próxima contratação das obras;

a.2) utilização injustificada de composições de restauração nos serviços de duplicação da rodovia, quando deveriam ser adotadas as de construção, considerando a redução na velocidade dos caminhões;

a.3) previsão de utilização de insumos comerciais, sem os necessários estudos que demonstrem a inviabilidade de utilização de insumos provenientes de jazidas com pedido de pesquisa, licenciamento ou lavra ainda não concedida pelo DNPM;

a.4) ausência de memória de cálculo justificando os quantitativos de mobilização de equipamentos no projeto executivo;

b) encaminhar cópia do Acórdão, acompanhada de relatório e voto que a fundamentarem, ao DNIT;

c) determinar à Secob-2 para que inclua a obra em exame no Plano de Fiscalização do Tribunal para o ano de 2012;

d) arquivar os presentes autos.

É o relatório.

Secob-2, em 22 de novembro de 2011.

Assinatura realizada eletronicamente

Emmanuel do Vale Madeiro

AUFC 8627-4