

**TC 026.733/2006-3**

**Tipo:** Tomada de Contas Especial

**Unidade jurisdicionada:** Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER (extinto)

**Responsáveis:** Cesbe S.A. Engenharia e Empreendimentos (CNPJ 76.487.222/0001-42); Engepasa S.A. (CNPJ 84.695.295/0001-58); Esteio Engenharia e Aerolevanteamento S.A. (CNPJ 76.650.191/0001-07); Maurício Hasenclever Borges (CPF 006.996.756-34).

**Proposta:** parecer

## INTRODUÇÃO

1. Cuidam os autos de tomada de contas especial instaurada em desfavor do Consórcio Cesbe/Engepasa S.A., formado pelas empresas Cesbe S.A. Engenharia e Empreendimentos e Emtuco Serviços e Participações S.A. (atual razão social da Engepasa S.A.), e da empresa Esteio Engenharia e Aerolevanteamentos S.A., respectivamente executor e supervisora das obras do Lote 1 da duplicação do trecho norte da BR-101/SC.

## HISTÓRICO

2. O presente processo originou-se de relatório de levantamento de auditoria realizado nas obras de duplicação da rodovia BR-101/SC, trecho norte, no âmbito do Fiscobras/2001 (TC 003.715/2001-3).

3. Em atendimento aos itens 9.1 e 9.2 do Acórdão 1.887/2006-TCU-Plenário (peça 1, p. 2), os indícios de irregularidade apontados naquela auditoria foram apurados em dois processos apartados, convertidos em tomadas de contas especiais, quais sejam: o TC 026.733/2006-3, tratando de irregularidades relativas ao Lote 1 das obras, e o TC 026.745/2006-4, tratando de irregularidades relativas ao Lote 8 das obras.

4. Após o desenvolvimento regular desta tomada de contas especial, foi proferido o Acórdão 1.529/2008-TCU-Plenário, que julgou irregulares as contas de Maurício Hasenclever Borges (CPF 006.996.756-34), ex-Diretor-Geral do extinto DNER; Cesbe S.A. Engenharia e Empreendimentos (CNPJ 76.487.222/0001-42); Emtuco Serviços e Participações S.A. (atual razão social da Engepasa S.A., CNPJ 84.695.295/0001-58) e Esteio – Engenharia e Aerolevanteamentos S.A. (CNPJ 76.650.191/001-07).

5. Contra a referida deliberação, as empresas Cesbe S.A. Engenharia e Empreendimentos e Emtuco Serviços e Participações S.A., bem como a empresa Esteio Engenharia e Aerolevanteamentos S.A., interpuseram recursos de reconsideração (peça 10, p. 2-32; peça 11, p. 2-88).

6. Após análises promovidas pela Secretaria de Recursos – Serur e pela 2ª Secretaria de Fiscalização de Obras – Secob-2, concluiu-se pela negativa de provimento aos recursos de reconsideração (peça 10, p. 45-173).

7. Estando os autos no gabinete da Exma. Ministra Relatora Ana Arraes, os recorrentes juntaram novos elementos aos autos (peças 14 e 15).

8. A Relatora entendeu que os aspectos técnicos abordados nos referidos elementos suscitariam nova avaliação antes da decisão de mérito por parte desta Corte e, em face disso,

encaminhou o presente processo a esta Secretaria de Fiscalização de Obras Rodoviárias, solicitando:

(...) manifestar-se acerca dos argumentos agora trazidos aos autos e avaliar a subsistência do débito imputado, abordando aspectos como: i) a análise de superfaturamento ter abrangido apenas um item contratado; ii) as alegadas diferenças técnicas e econômicas entre os serviços "ECT de material de jazida" e "Execução c/ ECT e compactação de aterros c/ seixo rolado", que justificariam os preços constantes dos aditamentos contratuais; iii) a eventual pertinência da manutenção da velocidade de transporte a partir de determinada distância a ser percorrida, bem como da necessidade de redução da velocidade dos caminhões por se tratar de obra urbana; iv) a adequação do BDI considerado nos cálculos dos preços paradigmas.

9. Ademais, a Relatora determinou que, após a análise desta unidade técnica, os autos sejam encaminhados à Serur para avaliação de mérito do pedido recursal.

### **EXAME TÉCNICO**

10. Os argumentos apresentados pelos recorrentes nas peças 14 e 15 serão resumidos e analisados em tópicos, observando-se os aspectos de abordagem da análise desta unidade técnica requeridos no despacho da Exma. Ministra Relatora (peça 17), conforme segue:

10.1. sobre o fato de a análise do superfaturamento ter abrangido apenas um item contratado;

10.2. sobre a alegação da existência de diferenças técnicas e econômicas entre os serviços "ECT de material de jazida" e "execução c/ ECT e compactação de aterros c/ seixo rolado", que justificariam os preços constantes dos aditamentos contratuais;

10.3. sobre a eventual pertinência da manutenção da velocidade de transporte a partir de determinada distância a ser percorrida, bem como da necessidade de redução da velocidade dos caminhões por se tratar de obra urbana;

10.4. sobre a adequação do BDI considerado nos cálculos dos preços paradigmas.

11. Passa-se a análise de cada tópico.

#### **I. Sobre o fato de a análise do superfaturamento ter abrangido apenas um item contratado.**

12. Ressalta-se, inicialmente, que o tipo de método de aferição do superfaturamento adotado pela equipe técnica do Tribunal não foi objeto específico de questionamento por parte dos recorrentes. Nada obstante, é pertinente analisar a questão.

13. No caso concreto, o superfaturamento apontado decorre exclusivamente do sobrepreço nos itens de serviço relativos à "execução c/ ECT e compactação de aterros c/ seixo rolado" para diversas faixas de distância de transporte, inseridos ao contrato por meio de termo aditivo.

14. A análise do superfaturamento considerando apenas os termos aditivos mostra-se pertinente no presente caso, uma vez que os aditivos, em regra, devem manter o mesmo nível de desconto global ofertado pela empresa contratada durante a licitação de modo a se evitar o chamado de "jogo de planilhas", em respeito à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, nos termos do art. 65, II, alínea "d", da Lei 8.666/1993. Além desse aspecto, é necessário que os preços novos estejam limitados aos referenciais oficiais da Administração, em atendimento ao princípio da eficiência, indicado no "caput" do art. 37 da Constituição Federal.

15. Por esses fatores, entende-se como adequada a análise realizada no presente processo, que avaliou um dos termos aditivos contratuais.

#### **II. Sobre a alegação da existência de diferenças técnicas e econômicas entre os serviços "ECT de material de jazida" e "execução c/ ECT e compactação de aterros c/ seixo rolado", que**

**justificariam os preços constantes dos aditamentos contratuais.**

16. Trata-se de um tema já analisado em momento processual anterior, de modo que se entende que foi apresentado no recurso de reconsideração apenas em caráter informativo, no intuito de relatar o histórico das discussões técnicas já realizadas no âmbito do presente processo.

17. De fato, existem diferenças entre os serviços “ECT de material de jazida” e “execução c/ ECT e compactação de aterros c/ seixo rolado”, contudo tais diferenças já foram contempladas na apuração do débito realizada neste processo.

18. Conforme esclarece instrução anterior da Serur (peça 10, p.48-50), no curso da tomada de contas especial, a Secex/SC, inicialmente, havia considerado que ambos se tratavam do mesmo serviço, tendo apenas denominação diferente e, assim, adotou a diferença de preço entre tais itens de serviço como sobrepreço. No entanto, a análise posterior realizada pela Secob corrigiu tal equívoco, de modo que foi estimado novo preço paradigma para o serviço “execução c/ ECT e compactação de aterros c/ seixo rolado”, sendo o sobrepreço calculado pela diferença entre este preço paradigma e o preço do aditivo contratual, em diversas faixas de distância de transporte.

19. Portanto, a avaliação do débito está adequada com relação ao referido aspecto.

**III. Sobre a eventual pertinência da manutenção da velocidade de transporte a partir de determinada distância a ser percorrida, bem como da necessidade de redução da velocidade dos caminhões por se tratar de obra urbana.**

20. Preliminarmente, para uma melhor compreensão, é pertinente tecer um breve histórico sobre o assunto.

21. O serviço de “execução c/ ECT e compactação de aterros c/ seixo rolado” propriamente dito não está contemplado no Sicro 2. Assim, para obtenção do preço de referência, a metodologia empregada pela Secob consistiu em dividir o serviço em etapas, de modo que fosse possível combinar composições de preço unitário existentes no Sicro 2, realizando-se, ainda, os ajustes considerados pertinentes, conforme se observa na instrução da Secob inserida na peça 2, p.19-21.

22. Desse modo, o serviço foi dividido nas seguintes etapas:

22.1. etapa 1: extração dos seixos rolados, com emprego de escavadeiras, preferencialmente das calhas dos rios, e deposição, nas adjacências e em locais secos, para escoamento da água de saturação;

22.2. etapa 2: carga das unidades de transporte com os seixos rolados depositados nas margens dos rios, conforme indicado na alínea anterior, utilizando carregadeiras de pneus; e transporte e descarga dos seixos rolados nos locais de aplicação: corpo de aterro e camadas finais do aterro;

22.3. etapa 3: espalhamento e compactação com a utilização combinada de rolo de grelha tracionado por trator de esteira, motoniveladora e rolo liso vibratório autopropelido.

23. Ocorre que, com relação à etapa 2, o Sicro 2 somente apresenta composições de preço unitário para distâncias de transporte de até 5.000 metros. Como os serviços aqui em questão envolvem faixas de distância de transporte de até 15.000 metros, foi necessário elaborar composições de preço unitário para distâncias superiores a 5.000 metros.

24. Assim, na elaboração dessas composições, a Secob considerou, dentre outros parâmetros, velocidades de transporte que já haviam sido calculadas pela Secex/SC, as quais foram estimadas com base em uma projeção logarítmica, obtida a partir de uma análise das velocidades e das distâncias existentes no Sicro 2, conforme consta do relatório de inspeção inserido na peça 3, p.62-83.

25. Com fulcro nessa metodologia, chegou-se ao débito imputado por meio do

Acórdão 1.529/2008-TCU-Plenário.

26. Contra o referido acórdão, os responsáveis interpuseram recurso de reconsideração (peça 10, p. 2-32), e um dos pontos questionados referiu-se às velocidades para distâncias superiores a 5.000 metros adotadas no cálculo do débito.

27. Naquela ocasião, os recorrentes alegaram que: i) o Manual do Sicro 2 prevê as mesmas velocidades médias para as distâncias de 2.000 a 3.000 metros e de 3.000 a 5.000 metros (21 km/h no percurso de ida e 39 km/h no percurso de retorno), portanto não haveria razão para aumentar a velocidade para distâncias superiores a 5.000 metros; ii) o Manual do Sicro 2 indica a velocidade de 40 km/h para transporte fora do limite da obra, portanto não poderia ser estabelecida velocidade superior para transporte local; e iii) O Centro de Excelência em Engenharia de Transportes - Centran, em razão do Projeto Sintran, apresenta curvas de velocidades para transporte local com caminhão basculante para diferentes capacidades em que a velocidade é constante para distâncias acima de 2.500 metros.

28. Ao analisar as referidas alegações (peça 10, p. 111-114), a Secob reconheceu que as velocidades seriam constantes a partir de determinada distância. Entretanto, a unidade técnica entendeu que as velocidades de 21 km/h e de 39 km/h, indicadas nas composições do Sicro 2 para os percursos de ida e volta, respectivamente, não poderiam ser aplicadas para distâncias superiores a 5.000 metros. Isso porque aquelas velocidades seriam aplicáveis a rodovias não pavimentadas, enquanto que, na obra do Lote 1, parte do percurso do transporte se deu em rodovia pavimentada. Mediante análise das localizações e dos volumes das jazidas de seixo rolado utilizadas na obra, a unidade técnica avaliou que a distância de transporte média em rodovia não pavimentada praticada na obra seria de 3,082 km (peça 10, p. 93).

29. Sendo assim, a Secob buscou dados de velocidade de transporte nos estudos realizados pelo Centran para aferição do Sicro 3, fonte que, inclusive, foi adotada como referência pelos recorrentes em seu recurso de reconsideração, conforme relatado no parágrafo 27 acima. Com base nessas informações, a unidade técnica elaborou uma planilha de cálculo da velocidade média para cada faixa de distância de transporte, conforme consta da peça 10, p. 94, e replicada a seguir:

Figura 1 – Planilha de cálculo da velocidade média de transporte elaborada pela Secob.

Velocidade de ida e retorno para transporte de seixo com caminhão basculante de 14 m<sup>3</sup>, com dados do Centran (Sicro 3)

Distância	Distância Média			Velocidade de Ida (km/h)			Velocidade de Retorno (km/h)		
	total	rodovia não pavimentada	rodovia pavimentada	rodovia não pavimentada	rodovia pavimentada	média ponderada	rodovia não pavimentada	rodovia pavimentada	média ponderada
5000 a 7000 m	6	3,082	2,918	21	33	26,8	35,7	56,1	45,6
7000 a 9000 m	8	3,082	4,918	21	33	28,4	35,7	56,1	48,2
9000 a 11000 m	10	3,082	6,918	21	33	29,3	35,7	56,1	49,8
11000 a 13000 m	12	3,082	8,918	21	33	29,9	35,7	56,1	50,9
13000 a 15000 m	14	3,082	10,918	21	33	30,4	35,7	56,1	51,6

Fonte: Peça 10, p. 94.

30. Percebe-se que, em cada faixa de distância de transporte, os valores de velocidade permaneceram constantes para cada tipo de rodovia (pavimentada e não pavimentada) e percurso (ida e retorno), corroborando a alegação dos recorrentes de que a velocidade deveria ser constante para distâncias de transporte maiores.

31. Ao calcular o débito considerando as velocidades médias obtidas conforme o método acima exposto (peça 10, p. 96-103), a Secob verificou que o valor obtido se aproximou daquele apontado no Acórdão 1.529/2008-TCU-Plenário, concluindo que as estimativas de velocidade inicialmente feitas pela Secex-SC estariam coerentes, e que as alegações dos recorrentes não mereciam acolhimento.

32. Feitos os esclarecimentos iniciais, passa-se à análise dos novos elementos inseridos no processo.

33. O requerentes solicitam que, na estimativa dos preços dos serviços de “execução c/ ECT e compactação de aterros c/ seixo rolado” para as faixas de DMT superiores a 5.000 metros, sejam adotadas as velocidades previstas nas composições do Manual de Custos Rodoviários (Sicro 2), para os serviços de ECT nas faixas de 2.000 a 3.000 metros, e de 3.000 a 5.000 metros, quais sejam, de 21 km/h no percurso de ida e de 39 km/h no percurso de retorno. Ademais, os recorrentes pleiteiam a aplicação de um fator redutor de 30% sobre essas velocidades, por se tratar de obra urbana. A defesa dos recorrentes sustenta-se nos seguintes pontos:

33.1. as velocidades avaliadas pelo Centran não se mostrariam adequadas para a obra em questão, uma vez que sua execução se deu em 1996, época em que as condições das rodovias e os tipos de caminhões utilizados não refletiriam a realidade atual;

33.2. na tomada de contas especial relativa ao Lote 8 (TC 026.745/2006-4), a metodologia adotada pelo TCU para estimativa dos preços de referência para os serviços de ECT com distâncias de transporte superiores a 5.000 metros considerou as velocidades de 21 km/h no percurso de ida e de 39 km/h no percurso de retorno, aplicando-se ainda o fator redutor de 30%, de modo semelhante ao pleiteado pelos recorrentes (Acórdão 649/2011-TCU-Plenário).

34. De fato, essa foi a metodologia aceita pelo TCU no caso do Lote 8 da BR-101/SC.

35. Analisando-se o relatório do Acórdão 649/2011-TCU-Plenário, verifica-se que o auditor da unidade técnica que instruiu o processo (Secob-2) considerou, no cálculo do débito, as velocidades de 21 km/h e 39 km/h (ida e retorno), reduzindo-as, ainda, em 30%.

36. Entretanto, o Secretário da unidade divergiu do auditor, por entender que aquelas velocidades de 21 km/h e 39 km/h (ida e retorno) seriam aplicáveis a rodovias não pavimentadas, enquanto que, naquele Lote 8, o transporte ter-se-ia dado, em parte, em rodovia pavimentada. Em face disso, o Secretário recalculou o débito considerando as velocidades obtidas dos estudos realizados pelo Centran para aferição do Sicro 3, também se aplicando a redução de 30%.

37. Por sua vez, o Ministro Relator, em seu voto, privilegiou a metodologia empregada pelo auditor, por entender que o Sicro 2 deveria ser o paradigma para a apuração do débito naquele processo de tomada de contas especial.

38. Ocorre que, apesar da decisão proferida no processo do Lote 8, correlato ao aqui analisado, esta unidade técnica, na análise da situação fática pertinente ao Lote 1, não pode deixar de considerar que o transporte se deu em parte em rodovia pavimentada, de modo que não seria correto adotar, indiscriminadamente, as velocidades de 21 km/h e 39 km/h (ida e retorno), aplicáveis a rodovias não pavimentadas.

39. Note-se que a essência da questão aqui discutida não é mais a pertinência da manutenção da velocidade de transporte a partir de determinada distância, mas sim, a definição acerca dos parâmetros adequados de velocidade a serem adotados em rodovias pavimentadas e não pavimentadas.

40. Diante disso, entende-se que o melhor critério a ser adotado para a estimativa dos preços paradigmas deve considerar velocidades constantes, porém diferentes conforme o tipo de revestimento da rodovia (pavimentada ou não pavimentada), buscando, ainda, em observância ao voto do Acórdão 649/2011-TCU-Plenário, um parâmetro de referência adequado no Sicro 2.

41. Nesse sentido, o Manual de Custos Rodoviários, Volume 1, 3ª Edição, apresenta, no item 5.4.1, velocidades médias de referência para o transporte local em obras rodoviárias. Em uma obra de adequação de capacidade de tráfego, tal qual a obra relativa ao Lote 1, as velocidades médias para um caminhão de 10 m<sup>3</sup> de capacidade são de 30 km/h para rodovia não pavimentada e de 40 km/h para rodovia pavimentada.

42. Ressalta-se que esse Manual foi elaborado em 1998, sendo sua metodologia implantada pelo DNER em 2000 e o seu lançamento feito em 2003, de modo que seus parâmetros se mostram adequados para a realidade da época da obra em questão.

43. Ademais, cumpre observar que as velocidades de 21 km/h para o percurso de ida e de 39 km/h para o percurso de retorno constituem valores extremos cuja média é igual a 30 km/h, valor que corresponde à referência do Manual para rodovia não pavimentada.

44. Assim, em que pese não haver referências no Manual para as velocidades de ida e retorno em rodovia pavimentada para os serviços de escavação, carga e transporte, entende-se que é possível adotar como parâmetro de referência para o cálculo do débito, em caráter estimativo e conservador, o valor de velocidade de 40 km/h para rodovia pavimentada, independentemente de o percurso ser de ida ou de retorno. Valor esse idêntico ao adotado pelo Sicro 2 para transportes locais, ou seja, dentro dos limites da obra, em rodovia pavimentada.

45. Com base nesses parâmetros, o débito é de R\$ 3.661.270,19, no seu valor histórico, mostrando-se, ainda, um pouco maior que o apontado no Acórdão 1.529/2008-TCU-Plenário (R\$ 3.591.349,97), conforme memória de cálculo autuada à peça 21. Em face disso, conclui-se que o método de cálculo do débito apontado naquele acórdão foi adequado, tendo-se revelado, inclusive, conservador.

46. No que se refere à incidência do fator de redução de 30% por se tratar de obra urbana, o pleito dos recorrentes não merece acolhimento.

47. Uma das razões é que não foram apresentadas evidências de que a obra do Lote 1 era urbana. Outrossim, não foram apresentados elementos concretos comprovando haver interferências, no trecho relativo ao Lote 1, que justificavam a redução da velocidade de transporte. Ademais, imagens obtidas de ferramenta de georreferenciamento (Google Earth) demonstram que a maior parte do trecho situa-se em zona rural, conforme evidência inserida na peça 22.

48. Portanto, conclui-se que as alegações apresentadas pelos recorrentes acerca da velocidade de transporte não elidem ou diminuem o débito apontado no Acórdão 1.529/2008-TCU-Plenário.

### **III. Sobre a adequação do BDI considerado nos cálculos dos preços paradigmas.**

49. Os recorrentes pleiteiam que, no cálculo dos preços paradigmas, seja adotado o BDI do DNER vigente na época da contratação (1996), divergindo do método adotado pelo TCU, que considerou o BDI do Sicro 2 referente a outubro de 2000.

50. Cabe lembrar que, no cálculo do débito pelo TCU, utilizou-se como parâmetro o Sicro 2 referente a outubro de 2000, que foi a primeira data-base publicada para o referido sistema, corrigindo os seus valores mediante índices oficiais, retroagindo-os a maio de 1996.

51. Assim, na estimativa dos preços de referência, a equipe técnica do Tribunal adotou o BDI do Sicro 2 referente a outubro de 2000, equivalente a 32,55%, sendo que o BDI referencial do DNER em maio de 1996 era de 35,80%.

52. Frisa-se que os recorrentes não apresentaram elementos para justificar o seu pleito. Entretanto, ainda assim, faz-se pertinente uma análise da questão.

53. Não obstante haver decisões neste Tribunal no sentido de que o BDI a ser adotado nos itens de serviço acrescidos ao contrato seja equivalente ao BDI de referência na data base da licitação, o caso aqui em questão, excepcionalmente, sugere uma interpretação diversa. Isso porque o referencial de preço DNER em maio de 1996 era o Sicro 1, enquanto que a análise de preços no âmbito desta tomada de contas especial se deu com base no Sicro 2.

54. Cada sistema de referência de preços tem a sua estrutura própria de custos. Do mesmo

modo que os percentuais de BDI do Sicro 1 e do Sicro 2 eram diferentes, os custos diretos também o poderiam ser. Portanto, na análise de preço unitário com base em um determinado sistema de referência de preços, não se pode desassociar os custos diretos dos indiretos, do contrário a metodologia daquele sistema estaria sendo aplicada parcialmente.

55. Nesse sentido, destaca-se trecho constante do voto do Acórdão 3.239/2011-TCU-Plenário, a saber:

(...) a adoção de um BDI referencial não intenta realizar análise isolada daquele item nem, conseqüentemente, imputar irregularidade quanto a tal rubrica, mas sim aferir se os preços finais, compostos por custos diretos e taxa de BDI, estão sendo praticados de forma justa e equilibrada, de modo a não causar prejuízos à administração ou ao contratado.

56. Desse modo, a partir do momento em que se adotou o Sicro 2 como referencial, a estimativa do preço unitário deve realizar-se com base neste sistema. Ou seja, não se poderia adotar os custos diretos do Sicro 2 e os custos indiretos do Sicro 1, tal como sugerem os recorrentes.

57. Ademais, cabe observar que, no processo de tomada de contas especial relativo ao Lote 8 (TC 026.745/2006-4), questão semelhante foi objeto de discussão, tendo o Tribunal se posicionado favorável à adoção do BDI do Sicro 2 referente a outubro de 2000, conforme se verifica no voto do Acórdão 649/2011-TCU-Plenário.

58. Diante do exposto, o pleito dos recorrentes não deve ser acolhido.

## CONCLUSÃO

59. Neste parecer, contemplou-se a análise dos novos elementos trazidos aos autos (peças 14 e 15) e a avaliação da subsistência do débito imputado conforme o Acórdão 1.529/2008-TCU-Plenário, buscando-se, ainda, abordar os aspectos suscitados no despacho da Exma. Ministra Relatora (peça 17), a saber:

i) a análise de superfaturamento ter abrangido apenas um item contratado; ii) as alegadas diferenças técnicas e econômicas entre os serviços "ECT de material de jazida" e "Execução c/ ECT e compactação de aterros c/ seixo rolado", que justificariam os preços constantes dos aditamentos contratuais; iii) a eventual pertinência da manutenção da velocidade de transporte a partir de determinada distância a ser percorrida, bem como da necessidade de redução da velocidade dos caminhões por se tratar de obra urbana; iv) a adequação do BDI considerado nos cálculos dos preços paradigmas.

60. A análise do superfaturamento abrangendo apenas os itens de serviço relativos à "execução c/ ECT e compactação de aterros c/ seixo rolado" mostrou-se pertinente no presente caso concreto, haja vista que estes itens foram incluídos ao contrato por meio de termo aditivo, não sendo admissível tal inclusão com preços superiores aos referenciais de mercado. (tópico I desta instrução)

61. Sobre a alegação de diferenças entre os serviços "ECT de material de jazida" e "execução c/ ECT e compactação de aterros c/ seixo rolado", verificou-se que tais diferenças já haviam sido objeto de análise em momento processual anterior, de modo que já foram contempladas na apuração do débito imputado no Acórdão 1.529/2008-TCU-Plenário, conforme consta do tópico II desta instrução.

62. Os aspectos relacionados à velocidade de transporte estão abordados no tópico III desta instrução.

63. Verificou-se que a análise inicial dos recursos de reconsideração interpostos, realizada pela Secob-2, já havia considerado as velocidades dos caminhões como sendo constantes a partir de 2.500 metros. Por sua vez, nos novos elementos trazidos ao processo, os aspectos divergentes entre os recorrentes e a unidade técnica do TCU referem-se ao fato de a Secob-2 ter utilizado, como referência

para as velocidades de transporte em vias pavimentadas e não pavimentadas, dados do Sicro 3, ainda em fase de aferição. Em face desses aspectos, refez-se, neste parecer, o cálculo do débito considerando dados obtidos do Manual de Custos Rodoviários do Sicro 2, tendo-se concluído que o valor imputado no Acórdão 1.529/2008-TCU-Plenário, ainda assim, se mostra adequado.

64. Da mesma forma, o pleito dos recorrentes para redução da velocidade dos caminhões não foi acolhido, uma vez que não foram identificados elementos demonstrando que a obra era urbana, ou comprovando que havia interferências que justificavam a redução de velocidade de transporte.

65. Finalmente, avaliou-se como adequado o BDI adotado no cálculo do débito, conforme abordado no tópico IV desta instrução.

66. Portanto, procedidas às devidas análises dos novos elementos trazidos aos autos, conclui-se pela subsistência do débito imputado conforme o Acórdão 1.529/2008-TCU-Plenário.

67. Cumprindo a determinação da Exma. Ministra Relatora, propõe-se o encaminhamento dos autos à Serur para avaliação de mérito do pedido recursal.

#### PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

68. Ante o exposto, submetem-se os autos à consideração superior, propondo encaminhar os autos à Serur, em atenção ao despacho de peça 17, com o parecer desta unidade técnica no sentido de que os novos elementos apresentados pelos recorrentes não merecem acolhimento, de modo que subsiste o débito imputado conforme o Acórdão 1.529/2008-TCU-Plenário.

SecobRodovia, em 18/3/2014.

*(Assinado eletronicamente)*

Lucio Cardial Jacomini

AUFC – Mat. 9453-6