

TC 041.004/2012-4**Tipo:** relatório de auditoria.**Interessado:** Congresso Nacional.**Unidade Jurisdicionada:** Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – Dnit/MT.**Responsáveis:** Construtora Aterpa S/A (CNPJ 17.162.983/0001-65), Gerardo de Freitas Fernandes (CFP 062.944.483-87), Gilvan de Sousa Nascimento (CPF 178.293.213-53), Pedro Deodato de Amorim Nascimento (CPF 031.884.692-68) e Wallace Alan Blois Lopes (CPF 754.947.363-34).**Terceiro interessado:** Consórcio Cimcop/Aterpa (CNPJ 10.701.956/0001-74).**Advogados constituídos nos autos:** Patrícia Guercio Teixeira Delage (OAB/MG 90.459), Ana Carolina Sette da Silveira (OAB/MG 115.353), Nathália Lima de Souza Duarte (OAB/MG 132.953), Fernando Antônio dos Santos Filho (OAB/DF 37.934), Ademir Antonio de Carvalho (OAB/MG 121.890), Ângela Tomazia Rosa (OAB/MG 126.413), Cristiano Nascimento e Figueiredo (OAB/MG 101.334), Luis Henrique Baeta Funghi (OAB/MG 124.463), Mariana Barbosa Miraglia (OAB/MG 107.162), Pedro Machado Coelho Cançado (OAB/MG 104.201) e Vitor Magno de Oliveira Pires (OAB/MG 108.997).**Proposta:** adoção de providências processuais internas.

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de relatório de auditoria de conformidade nas obras de restauração e recuperação da Rodovia BR 230, no trecho compreendido entre os kms 480,28 e 571,49, no Estado do Maranhão, por determinação contida no despacho exarado aos 30/8/2012 no TC 030.410/2012-6 (peça 15).

HISTÓRICO

2. Ao final dos trabalhos, a equipe de auditoria da Secex-MA formulou as seguintes propostas:

a) promover, com base no art. 250, inciso V, do Regimento Interno do TCU, a oitiva da empresa CONSTRUTORA ATERPA S/A, líder do Consórcio Aterpa/Cimcop, detentora do Contrato DNIT/TT N° 096/2010-00, na pessoa de seu representante legal, para que, no prazo de 15 (quinze) dias, manifeste-se quanto a:

a.1) classificação estrutural de cerca de 35% do pavimento como regular ou má, com necessidade de reforço ou reconstrução, segundo metodologia da Norma DNER-PRO 11/79, em afronta ao art. 69 da Lei 8.666/1993;

a.2) trecho com ocorrência de exsudação, trilha de roda e deslocamento de revestimento em sentido longitudinal, do km 509 ao km 511,7, em ambos os sentidos, conforme destacado na foto 21 (anexo 6.3), em afronta ao art. 69 da Lei 8666/93;

a.3) trecho com ocorrência de exsudação e trilha de roda em estágio avançado, do km 531,5 ao km 529, em sentido descendente, como mostram as fotos 9 e 10 (anexo 6.2), em afronta ao art. 69 da Lei 8666/93;

a.4) trecho com ocorrência de exsudação e trilha de roda em estágio inicial, do km 533,9 ao km 531,5, em sentido descendente, como mostra a foto 7 (anexo 6.1), em afronta ao art. 69 da Lei 8666/93.

b) promover, com base no art. 250, inciso V do Regimento Interno do TCU, a oitiva do Dnit, na pessoa de seu Diretor-Geral, para que, com relação ao Contrato DNIT/TT Nº 096/2010-00, no prazo de 15 (quinze) dias, manifeste-se quanto a:

b.1) classificação estrutural de cerca de 35% do pavimento como regular ou má, com necessidade de reforço ou reconstrução, segundo metodologia da Norma DNER-PRO 11/79, em afronta ao art. 69 da Lei 8.666/1993;

b.2) trecho com ocorrência de exsudação, trilha de roda e deslocamento de revestimento em sentido longitudinal, do km 509 ao km 511,7, em ambos os sentidos, conforme destacado na foto 21 (anexo 6.3), em afronta ao art. 69 da Lei 8666/93;

b.3) trecho com ocorrência de exsudação e trilha de roda em estágio avançado, do km 531,5 ao km 529, em sentido descendente, como mostram as fotos 9 e 10 (anexo 6.2), em afronta ao art. 69 da Lei 8666/93;

b.4) trecho com ocorrência de exsudação e trilha de roda em estágio inicial, do km 533,9 ao km 531,5, em sentido descendente, como mostra a foto 7 (anexo 6.1), em afronta ao art. 69 da Lei 8666/93.

c) promover, com base no art. 250, inciso V, do Regimento Interno do TCU, a oitiva da 15ª Unit, na pessoa de seu superintendente, para que, com relação ao Contrato DNIT/TT Nº 096/2010-00, no prazo de 15 (quinze) dias, manifeste-se quanto à deficiência na fiscalização do referido contrato, em razão de, no ato de recebimento provisório e em definitivo da obra, não ter efetuado ensaios que avaliassem objetivamente a qualidade da rodovia, como LVC, IRI e FWD.

3. Tais propostas foram anuídas pela unidade técnica (peça 17) e corroboradas pelo ministro-relator (peça 18).

EXAME DAS OITIVAS

4. Promoveu-se a oitiva da 15ª Unit, por meio do Ofício 730/2013 – TCU/Secex-MA, de 25/3/2013 (peça 20), protocolado em 27/3/2013, como se vê no recibo (peça 26).

4.1. Por meio do Ofício 84/2013-SRMA/Dnit, de 1º/4/2013 (peça 25), o superintendente regional solicitou prorrogação do prazo em mais quinze dias.

4.2. Por meio do Ofício 108/2013-SRMA/Dnit, de 16/4/2013 (peça 37), a SRMA/Dnit apresentou manifestação, garantida por documentos registrados eletronicamente (peça 37).

5. Promoveu-se a oitiva do Dnit/MT, por meio do Ofício 727/2013 – TCU/Secex-MA, de 25/3/2013 (peça 23), recebido em 10/4/2013, como se vê no AR 331563375JL (peça 33).

5.1. Por meio do Ofício 415/2013/Audint-Dnit, de 24/4/2013 (peça 36), protocolado em 26/4/2013, o Dnit/MT se manifestou quanto aos questionamentos.

6. Promoveu-se a oitiva da Construtora Aterpa S/A, na pessoa de seu representante legal, por meio do Ofício 732/2013 – TCU/Secex-MA, de 25/3/2013 (peça 24), recebido no destinatário em 8/4/2013, como comprova o AR (peça 32).

7. Por meio de expediente protocolado em 14/4/2013 (peça 28), o Consórcio Aterpa/Cimcop, por meio de procuradores habilitados (peças 28 e 29), requereu habilitação no processo como terceiro interessado, uma vez que era signatário do Contrato 96/2010. Posteriormente (peça 27), solicitou cópia dos arquivos referentes ao levantamento realizado pela empresa Cibernética.

7.1. Aos 23/4/2013 (peça 34), o Consórcio Aterpa/Cimcop solicitou prorrogação do prazo para se manifestar, uma vez que, até aquela data, não recebera os arquivos eletrônicos referidos no parágrafo anterior.

7.2. Aos 8/5/2013 (peça 38), por meio de seus procuradores, reiterou o pedido de cópia dos arquivos referentes ao levantamento realizado pela empresa Cibernética e prorrogação do prazo para apresentar justificativas por trinta dias. O pedido de cópias foi deferido em 9/5/2013 (peça 39). O de prorrogação foi declinado ao ministro-relator (peça 40), que o autorizou em 13/5/2013 (peça 42).

7.3. Em 16/5/2013, o advogado Ângelo Longo Ferraro, subscritor dos pedidos efetuados pelo Consórcio Aterpa/Cimcop, renunciou aos poderes que lhe foram outorgados (peça 43). Na sequência, novo pedido de cópia eletrônica das peças 39 a 42 foi protocolado aos 16/5/2013 por novo patrono do consórcio (peça 44), que protocolou novo pedido de prorrogação de prazo (peças 45 e 46), o que foi deferido pelo ministro-relator aos 24/6/2013 (peça 49).

7.4. Em 24/6/2013, o Consórcio Aterpa/Cimcop apresentou sua manifestação à oitiva (peça 48).

RESPOSTAS DAS OITIVAS

8. Manifestação da 15ª Unit/MA.

8.1. Questionamento: deficiência na fiscalização do referido contrato, em razão de, no ato de recebimento provisório e em definitivo da obra, não ter efetuado ensaios que avaliassem objetivamente a qualidade da rodovia, como LVC, IRI e FWD.

8.1.1. Esclarecimentos da 15ª Unit/MA.

8.1.1.1. Segundo a regional, nos contratos de obras de restauração no âmbito do DNIT e do antigo DNER, não constam cláusulas que determinem a realização de avaliação estrutural após a execução dos serviços para que se proceda ao recebimento das obras. Apenas, nos contratos de CREMA 2ª Etapa, está contratualmente prevista a obrigação de atendimento a padrões de desempenho, entre eles, o padrão de deflexão, sendo que esta deve ser medida após a obra de restauração e durante toda a vigência do contato na fase de manutenção.

8.1.1.2. Prosseguiu inferindo que, apesar de não obrigatórias, foram realizadas medições de deflexão no pavimento com o auxílio da *Viga Benkelman* em dois momentos: no final da execução da base e no final da execução do revestimento, conforme ensaio anexo às informações, onde não foram detectados valores de deflexão superiores ao valor adotado como admissível, concluindo-se que o trecho apresentava condições estruturais satisfatórias, o que fora, inclusive, atestado pela equipe de

fiscalização durante os trabalhos.

9. Manifestação do Dnit/MT.

9.1. Questionamento: classificação estrutural de cerca de 35% do pavimento como regular ou má, com necessidade de reforço ou reconstrução, segundo metodologia da Norma DNER-PRO 11/79, em afronta ao art. 69 da Lei 8.666/1993.

9.1.1. Esclarecimentos do Dnit/MT.

9.1.1.1. Segundo a autarquia federal, a Lei 8.666/1993 define que o contratado é obrigado a reparar corrigir, remover, reconstruir ou substituir, a suas expensas, no total ou em parte, o objeto do contrato em que se verificarem vícios, defeitos ou incorreções resultantes da execução ou do material empregado, a fim de garantir a boa qualidade dos serviços executados.

9.1.1.2. Continuando, inferiu que as normas e instruções de serviço do DNIT não exigem a aplicação do procedimento DNER-PRO 11/79, como requisito de verificação da qualidade da obra executada, já que o controle de qualidade é feito pelas Normas DNIT 277/1997, 11/2004 e 31/2006-PRO, que não exigem controle das deflexões e da capacidade estrutural do pavimento.

9.1.1.3. Prosseguiu dizendo que a Norma DNER-PRO 11/79 tem por objetivo específico a elaboração de projetos de engenharia de restauração, baseada na avaliação estrutural e no dimensionamento do esforço dos pavimentos, com base nas deflexões medidas sobre o pavimento velho – antes da obra –, não possuindo, portanto, nenhuma ligação com a qualidade da obra executada.

9.1.1.4. Assim, não se teria desrespeitado a norma nem se descumprido a lei, já que não se pode utilizar uma técnica destinada a avaliação de procedimentos prévios para atestar *a posteriori* a qualidade na execução de uma obra.

9.2. Questionamento: segmentos com ocorrência de exsudação, trilha de roda e deslocamento de revestimento em sentido longitudinal, em diversos pontos do trecho reparado: do km 509 ao km 511,7, em ambos os sentidos; do km 531,5 ao km 529, em sentido descendente; do km 533,9 ao km 531,5, em sentido descendente.

9.2.1. Esclarecimentos do Dnit/MT.

9.2.1.1. Segundo informou a superintendência regional – já que fora ela quem apresentou a manifestação em nome do Dnit/MT –, já foram tomadas as providências necessárias para a correção das falhas detectadas, mediante solicitação de reparos ao Consórcio Aterpa/Cimcop, por meio do Ofício 171/2012-SRMA/DNIT, de 5/9/2012.

9.2.1.2. Por meio do Ofício 52/2013-SRMA/DNIT, anexo à manifestação, tornou a notificar o consórcio executor da obra quanto a novos defeitos no trecho e à necessidade de correção nos serviços. Tal expediente fora respondido por meio de correspondência, datada de 2/4/2013, informando sobre a mobilização do contratado com vistas à solução dos problemas detectados.

9.2.1.3. Com tais providências, o Dnit/MT crê que esteja efetuando a fiscalização a execução a contento de seus contratos.

10. Manifestação do Consórcio Aterpa/Cimcop.

10.1. Questionamento: classificação estrutural de cerca de 35% do pavimento como regular ou má, com necessidade de reforço ou reconstrução, segundo metodologia da Norma DNER-PRO 11/79, em afronta ao art. 69 da Lei 8.666/1993.

10.1.1. Esclarecimentos do Consórcio Aterpa/Cimcop.

10.1.1.1. Segundo o consórcio, as obras da BR-230/MA foram executadas em estrita conformidade com as normas técnicas vigentes à época e devidamente fiscalizadas pelo Dnit. Inclusive, todos os ensaios técnicos exigidos por aquela autarquia federal teriam sido realizados e atestaram a boa qualidade da obra e a conformidade com o projeto executivo.

10.1.1.2. Outrossim, inferiu que, de forma complementar, realizou rotineiramente ensaios de medições de deflexão por conta própria, mesmo sem previsão contratual. Tal preocupação se dera em razão de que, antes da execução do contrato, encontrara o pavimento em péssimas condições estruturais e funcionais, com altíssimos índices de deflexão, significativamente reduzidos após a conclusão das obras.

10.1.1.3. Assim, argumentou que eventuais defeitos em pontos localizados da pista são oriundos das condições anteriores da rodovia e das características do solo da região, os quais se configuram condições alheias à responsabilidade e à vontade do consórcio, de forma que este não pode ser responsabilizado por possíveis danos que ocorreram após a execução do contrato, até porque se tratava de contrato de restauração de rodovias e não de conservação ou manutenção.

10.2. Questionamento: segmentos com ocorrência de exsudação, trilha de roda e deslocamento de revestimento em sentido longitudinal, em diversos pontos do trecho reparado: do km 509 ao km 511,7, em ambos os sentidos; do km 531,5 ao km 529, em sentido descendente; do km 533,9 ao km 531,5, em sentido descendente.

10.2.1. Esclarecimentos do Consórcio Aterpa/Cimcop.

10.2.2.1. Quanto a esse questionamento, o consórcio alegou que as ocorrências registradas no relatório de auditoria não conferem com a realidade, uma vez que os parâmetros, critérios e conceitos que as embasaram não coincidem com as definições contidas nos manuais técnicos do Dnit, de forma que o apontado seria apenas prenúncio de exsudações, trilhas de rodas e deslocamentos de revestimento.

10.2.2.2. Assim, nos trechos em xeque, não haveria exsudação, de acordo com a forma descrita na Norma Dnit 005/2003-TER. A ocorrência, segundo o consórcio, seria de um ligeiro espalhamento da superfície nas trilhas de roda, possivelmente causado por derramamento de óleo diesel, pelos caminhões, em razão das frenagens causadas próximo aos redutores de velocidade ali existentes ou de pontuais excessos de betume. Quando muito, haveria pequena exsudação nas trilhas de roda, com afundamento mínimo, visualmente inferior a 3 mm, portanto, sem significância.

CONCLUSÃO

11. Verifica-se que as manifestações da 15ª Unit, do Dnit/MF e do Consórcio Aterpa/Cimcop enveredam por um caminho eminentemente técnico, haja vista que se prendem – antes de tudo, até mesmo prejudicialmente em relação aos outros tópicos das oitivas – a contestar os meios e parâmetros adotados pelo Tribunal para avaliar a prévia estrutura dos pavimentos, a qualidade dos serviços executados e a durabilidade da trafegabilidade nas rodovias que sofreram intervenções de restauração em sua base.

12. Nesse jaez, entendemos que a análise das manifestações deve ser feita pela Secretaria de Fiscalização de Obras Rodoviárias – SecobRodov, que detém corpo técnico especializado na área e, por conseguinte, capacidade técnica para analisar de forma fundamentada a manifestação daquela autarquia federal.

PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

13. Ante o exposto, submetemos os autos à consideração superior, propondo que se encaminhe



o processo à Secretaria de Fiscalização de Obras Rodoviárias – SecobRodov para analisar de forma fundamentada as manifestações da 15ª Unit, do Dnit/MF e do Consórcio Aterpa/Cimcop.

São Luís-MA, 2 de dezembro de 2014.

assinado eletronicamente
Manoel Henrique Cardoso Pereira Lima
AUFC Mat./TCU 4.498-9