

RELATÓRIO DE FISCALIZAÇÃO

TC n. 007.054/2017-3**Fiscalização n. 95/2017****Relator:** Marcos Bemquerer

DA FISCALIZAÇÃO

Modalidade: Conformidade**Ato originário:** Acórdão 2.757/2016 - Plenário**Objeto da fiscalização:** BR-101/PE - Adequação Trecho Divisa PB/PE - Divisa PE/AL**Funcional programática:**

26.782.2087.7435.0026/2017 - Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa PB/PE - Divisa PE/AL - na BR-101/PE No Estado de Pernambuco

Tipo da Obra: Rodovia - Duplicação**Ato de designação:** Portaria de designação-execução e relatório - Secex-PE

298/2017, de 25/04/2017 (peça 8)

Portaria de designação-planejamento - Secex-PE 220/2017, de 05/04/2017 (peça 2)

Período abrangido pela fiscalização: De 29/12/2012 a 03/05/2017**Composição da equipe:** Leandro Araujo de Almeida - matr. 8641-0 (Coordenador)

Milton de Oliveira Santos Junior - matr. 3140-2

DO ÓRGÃO/ENTIDADE FISCALIZADO

Órgãos/entidades fiscalizados: Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Pernambuco e Superintendência Regional do Dnit no Estado de Pernambuco - Dnit/MT**Vinculação (ministério):** Órgãos e Entidades Estaduais, Ministério dos Transportes e Portos e Aviação Civil**Vinculação TCU (unidade técnica):** Secretaria de Controle Externo no Estado de Pernambuco**Responsáveis pelo órgão/entidade:****nome:** Sebastião Ignácio de Oliveira Júnior**cargo:** Secretário de Transportes do Governo de Pernambuco**período:** A partir de 19/04/2016**nome:** CACILDO DE MEDEIROS BRITO CAVALCANTE**cargo:** Superintendente Regional do Dnit no Estado de Pernambuco**período:** A partir de 19/08/2015**nome:** CARLOS AUGUSTO BARROS ESTIMA**cargo:** Diretor-Presidente do Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Pernambuco**período:** A partir de 08/01/2015**Outros responsáveis:** vide peça: "Rol de responsáveis"



PROCESSO DE INTERESSE

- TC 029.551/2013-7



Resumo

Trata-se de auditoria realizada no Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) e na Secretaria de Transporte do estado de Pernambuco (Setra/PE), no período compreendido entre 10/4/2017 a 19/5/2017, em função da determinação contida no Acórdão 2.757/2016-TCU-Plenário, de relatoria do Ministro Aroldo Cedraz.

A presente fiscalização teve por objetivo fiscalizar as obras de reabilitação do trecho rodoviário da BR-101/PE no estado de Pernambuco, correspondente ao contorno da cidade do Recife/PE. Além da realização da auditoria, realizou-se monitoramento dos itens 9.3.1, 9.3.2 e 9.4 do Acórdão 1.522/2015-TCU-Plenário, de relatoria do Ministro-Substituto Marcos Bemquerer.

Para a realização deste trabalho foram utilizadas as diretrizes do roteiro de auditoria de conformidade. A metodologia utilizada constituiu-se da análise documental, entrevistas, pesquisas em sistemas informatizados, procedimentos de revisão analítica, comparação com a legislação e jurisprudência do Tribunal de Contas da União.

As principais constatações deste trabalho foram:

- a) Superestimava dos custos de apólice de seguro de riscos de engenharia; e
- b) Redução do objeto pactuado sem a correspondente redução financeira.

O volume de recursos fiscalizados alcançou o montante de R\$ 191.938.917,00, referente ao valor da proposta vencedora da Concorrência RDC-I 1/2016, realizada pela Setra/PE.

Até a conclusão desta auditoria, a fase de elaboração dos projetos básico e executivo e, posteriormente, o início da execução das obras estavam aguardando emissão de parecer da Procuradoria Geral do estado de Pernambuco e publicação do extrato de contrato no Diário Oficial do estado de Pernambuco.

A proposta de encaminhamento para as irregularidades identificadas neste trabalho contempla, neste momento, a realização de oitivas.

Entre os benefícios estimados desta fiscalização podem-se mencionar a correção de irregularidades relacionadas a aspectos essenciais do Termo de Compromisso (TC) 1.115/2012 e ao aperfeiçoamento da estimativa de custos da apólice de Seguro de Riscos de Engenharia dos orçamentos de obras rodoviárias a serem licitadas na modalidade de Regime Diferenciado de Contratação Integrada.

Por fim, informa-se que a relatoria desse processo foi atribuída ao Exmo. Ministro-Substituto Marcos Bemquerer, em observância ao art. 10 da Resolução-TCU 280, de 15 de junho de 2016, a qual estabelece que o processo de fiscalização será distribuído ao relator da primeira fiscalização do edital ou do contrato das obras, do serviço de engenharia ou da elaboração do projeto, desde que exista processo aberto sobre aquele objeto.



Sumário

I. Apresentação	5
I.1. Importância socioeconômica	5
II. Introdução	6
II.1. Deliberação que originou o trabalho	6
II.2. Visão geral do objeto	6
II.3. Objetivo e questões de auditoria	7
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	8
III.1. Superestimativa dos custos de apólice de seguro de riscos de engenharia	8
III.2. Redução do objeto pactuado sem a correspondente adequação financeira.	11
IV. Esclarecimentos adicionais.	13
V. Conclusão	15
IV. Proposta de encaminhamento	16
APÊNDICE A - Matriz de Achados	18
APÊNDICE B - Matriz de Responsabilização	22
APÊNDICE C - Fotos	23
APÊNDICE D - Dados da obra	24



I. Apresentação

1. Trata-se de auditoria realizada no Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) e na Secretaria de Transportes do estado de Pernambuco (Setra/PE), com o objetivo de averiguar a conformidade da execução das obras de reabilitação do trecho rodoviário da BR-101/PE, correspondente ao contorno da cidade do Recife/PE.

2. Além da realização da auditoria, incumbiu-se a equipe da Secex-PE de realizar monitoramento das deliberações constantes dos itens 9.3.1, 9.3.2 e 9.4 do Acórdão 1.522/2015-TCU-Plenário, de relatoria do Ministro-Substituto Marcos Bemquerer, originário de fiscalização anterior realizada por este Tribunal nesse mesmo trecho da rodovia, que determinava ao Dnit e à Secretaria das Cidades do estado de Pernambuco (Secid), o seguinte:

9.3.1. adotem, no âmbito do Termo de Compromisso 1115/2012-00, relativo à execução dos serviços de reabilitação do pavimento, adequação de capacidade e implantação do BRT na BR-101/PE (Contorno de Recife), as providências necessárias para correção das distâncias de transporte empregadas para a brita graduada, de modo a adequá-las à realidade da obra, apresentando a esta Corte documentação comprobatória do saneamento dessa irregularidade, em atenção ao disposto nos §§ 3º e 4º do art. 6º da Lei 11.578/2007;

9.3.2. apresentem ao Tribunal documentos que atestem, de forma atualizada, o andamento dos projetos dos elevados e das obras de arte especiais, bem com as tratativas acerca da contratação de empréstimo junto à Caixa Econômica Federal para financiar os seguimentos 2 e 3 do BRT;

9.4. determinar ao DNIT, com base no art. 250, inciso II, do RI/TCU, que, por meio da Coordenação-Geral de Custos de Infraestrutura, elabore metodologia de mensuração de serviços de conservação rodoviária atualmente não contemplados no Sicro, tais como remoção de cargas derramadas na pista, remoção de invasões da faixa de domínio, entre outros, eliminando a possibilidade de remunerar a empresa com base na quantidade de horas trabalhadas, em observância ao art. 11 da IN 2/2008 do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão;

3. Este Relatório de Auditoria encontra-se dividido em seis seções. Esta seção apresenta informações gerais sobre o relatório e importância socioeconômica das obras fiscalizadas. A seção 2 contém o contexto no qual o objeto se insere; o objetivo da fiscalização e as questões de auditoria; a metodologia utilizada; e, por fim, o volume de recursos fiscalizados e os benefícios estimados para a fiscalização.

4. Na seção 3 são apresentados os achados de auditoria com o detalhamento das análises realizadas. As seções 4 e 5 apresentam as conclusões e as respectivas propostas de encaminhamento. Por fim, a seção 6 contém os anexos ao trabalho, entre eles a matriz de achados.

I.1. Importância socioeconômica

5. Segundo o projeto de engenharia auditado neste trabalho, este trecho da BR-101/PE, conhecido por Contorno de Recife, tem extrema importância no contexto socioeconômico de Pernambuco, pois é a principal via de ligação entre os litorais norte e sul do estado. O Contorno de Recife constitui-se também como um expressivo corredor de transporte público de passageiros na Região Metropolitana de Recife (RMR).

6. Por se inserir na RMR, a BR-101/PE recebe relevante tráfego local, com características típicas de ruas e avenidas de grandes cidades. O fluxo de veículos de passeio, veículos de carga, ônibus e passageiros que trafegam diariamente neste segmento é muito elevado e deve ser considerado como ponto fundamental da nova infraestrutura viária a ser implantada no estado.



II. Introdução

II.1. Deliberação que originou o trabalho

7. Em cumprimento ao Acórdão 2.757/2016-TCU-Plenário, realizou-se a auditoria no Dnit e na Setra/PE, no período compreendido entre 10/4/2017 e 19/5/2017.

8. As razões que motivaram esta auditoria foram a relevância social do empreendimento, o grande vulto de recursos financeiros destinados pelo Governo Federal e, ainda, a inserção desses investimentos no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

II.2. Visão geral do objeto

9. O Contorno de Recife é um trecho da BR-101/PE, entre o km 51,6 e o km 82,3, que passa ao largo da cidade que lhe dá o nome. Ele se inicia próximo à cidade de Abreu e Lima/PE no entroncamento com a PE-015 (km 51,6) e se estende até o entroncamento com o viaduto Estrada da Batalha (km 82,3), já no município de Jaboatão dos Guararapes/PE, em uma extensão de 30,7 km.

10. Ao longo desse percurso, a BR-101/PE passa margeando a cidade de Recife/PE, cruzando importantes entroncamentos, como os da Av. Norte (PE-004, km 63,6), com a Av. Caxangá (PE-005, km 66,8) e com a Av. Recife e a BR-232/PE (km 69,9), conforme pode ser visualizado no mapa de situação abaixo.

11. O Contorno de Recife/PE, construído há mais de três décadas, possui duas pistas principais com duas faixas de tráfego cada, com pavimento do tipo rígido e separadas por um canteiro central de largura variável. Além das pistas principais, o complexo viário é formado ainda por alças de acesso, vias marginais, interseções, pontes e viadutos.

12. As pistas principais desse trecho da BR-101/PE são formadas por:

a) revestimento: placas de concreto de cimento portland misuladas, ou seja, com espessura variável das bordas (23 cm) para o centro (17 cm);

b) sub-base: solo melhorado com adição de 4% em peso de cimento portland com 15 cm de espessura; e

c) acostamento: em tratamento superficial duplo, com sub-base semelhante às pistas de rolamento e base de solo cimento de 17 cm, perfazendo uma espessura total de 32 cm.

13. A estrutura do pavimento das vias marginais é:

a) revestimento: CBUQ com 5 cm de espessura;

b) base: de brita graduada com 18 cm de espessura; e

c) sub-base: solo melhorado com adição de 4% em peso de cimento portland.

14. Para a execução dessas obras, o Dnit e o estado de Pernambuco, representado pela Secid, celebraram, em 27/12/2012, o Termo de Compromisso (TC) 1.115/2012-00 (Siafi 673434), no valor total de R\$ 223.666.419,83, com a seguinte composição: R\$ 41.666.419,83 de contrapartida e R\$ 182.000.000,00 à conta do concedente, tendo sido liberado, em 4/1/2013, o montante de R\$ 125.645.601,45 (Evidência 8, p. 1), valor que aplicado em contas vinculadas à conta específica elevou-se ao montante aproximado de R\$ 168 milhões até 31/3/2017 (Evidência 8, p. 52).

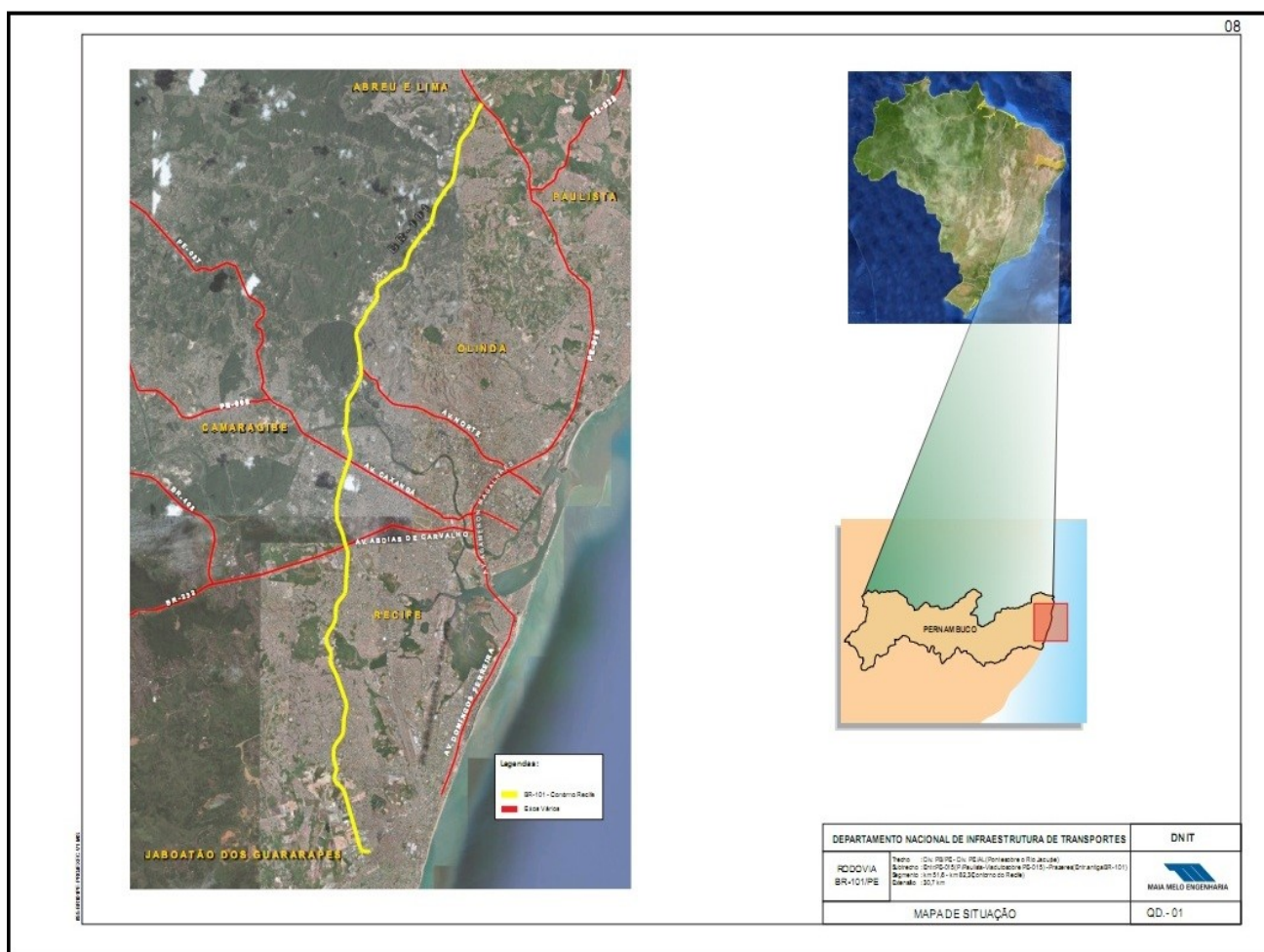
15. O projeto foi, então, licitado pela Secid, por meio da Concorrência 2/2013-CEL, com um orçamento estimado em R\$ 230.847.789,12 (nov/2012). Dessa licitação, sagrou-se vencedor o consórcio Mendes Júnior - Lidermac, com uma proposta de R\$ 216.896.856,50 (nov/2012). Dessa forma, em 30/10/2013, a Secid e o consórcio vencedor assinaram o Contrato 51/2013.

16. Mais adiante, o referido contrato veio a ser rescindido (Evidência 18), ocasionando a realização de uma nova licitação realizada pelo estado de Pernambuco na modalidade de Regime

Diferenciado de Contratação Integrada, a Concorrência RDC-I 1/2016, em que se sagrou vencedor o consórcio Andrade Guedes/Astep com proposta no valor de R\$ 191.938.917,00 (Evidências 12 a 14).

17. Até a conclusão desta auditoria, a fase de elaboração dos projetos básico e executivo e, posteriormente, o início da execução das obras estavam aguardando parecer da Procuradoria Geral do estado de Pernambuco, conforme informação fornecida pela Setra/PE, que passou a ser o interveniente por parte do ente federado beneficiado, mediante Segundo Termo Aditivo do referido termo de compromisso (Evidências 2, p. 10-16, e 22).

18. Abaixo, segue mapa de situação da rodovia BR-101/PE (Contorno de Recife) e principais pontos de passagens:



II.3. Objetivo e questões de auditoria

19. Como explicado na apresentação deste relatório, a presente auditoria teve por objetivo averiguar a conformidade da execução das obras de reabilitação do trecho rodoviário da BR-101/PE, correspondente ao contorno da cidade do Recife, objeto do Termo de Compromisso (TC) 1.115/2012-00 (Siafi 673434).

20. A partir do objetivo do trabalho e a fim de avaliar em que medida os recursos foram e serão aplicados de acordo com a legislação pertinente, formularam-se as seguintes questões:

Questão 1: A formalização e a execução do convênio (ou outros instrumentos congêneres) foram adequadas?

Questão 2: Há anteprojeto de engenharia adequado para a licitação do RDC?



Questão 3: O procedimento licitatório foi regular?

Questão 4: Os preços dos serviços definidos no orçamento das obras são compatíveis com os valores de mercado?

Questão 5: A formalização do contrato atendeu aos preceitos legais e sua execução foi adequada?

Questão 6: As determinações do TCU relativas ao Termo de Compromisso (TC) 1.115/2012-00 foram cumpridas?

II.4. Metodologia utilizada

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

22. Para a realização desta fiscalização, no planejamento da auditoria, foram obtidas e analisadas as informações referentes à licitação e à contratação das obras. Durante a fase de execução da auditoria, a equipe solicitou informações e realizou reuniões com o corpo técnico do Dnit e da Setra/PE.

23. Para responder às questões de auditoria levantadas, foram utilizadas as técnicas de análise documental, conferência de cálculos, entrevistas e acesso a sistemas informatizados. A análise do orçamento contratado foi realizada por meio de amostragem dos itens materialmente mais relevantes da planilha, por meio do método da curva ABC.

24. A elaboração do relatório de auditoria foi realizada com base nas informações obtidas nas fases de planejamento e execução, a fim de apresentar o objetivo e as questões de auditoria, a metodologia utilizada, os achados de auditoria, as conclusões e as propostas de encaminhamento

II.5. Limitações inerentes à auditoria

25. Não houve limitações relevantes que interferissem nos trabalhos de auditoria.

II.6. Volume de recursos fiscalizados

26. O volume de recursos fiscalizados alcançou o montante de R\$ 191.938.917,00, correspondente ao valor da proposta vencedora da licitação (Concorrência RDC-I 1/2016).

II.7. Benefícios estimados da fiscalização

27. Entre os benefícios estimados desta fiscalização podem-se mencionar possível correção de irregularidades relacionadas a aspectos essenciais do termo de compromisso e ao aperfeiçoamento da estimativa de custos da apólice de Seguro de Riscos de Engenharia dos orçamentos de obras rodoviárias a serem licitadas na modalidade de Regime Diferenciado de Contratação Integrada.

III. **Achados de auditoria**

III.1. Superestimativa dos custos de apólice de seguro de riscos de engenharia

Tipificação do achado: Irregularidade grave com recomendação de continuidade (IGC) – art. 121, §1º, inciso VI, da Lei 13.408/2016 (LDO 2017).

Justificativa de enquadramento no conceito de IGC da LDO: Os indícios de irregularidades não se enquadram no disposto no art. 121, §1º, inciso IV, da Lei 13.408/2016 (LDO 2017), pois os fatos apontados não prejudicam a execução das obras e a continuidade do Termo de Compromisso (TC) 1.115/2012-00.

Situação Encontrada:



28. Constataram-se indícios de superestimativa dos custos de apólice de seguro de riscos de engenharia previstos no edital de licitação das obras da BR-101/PE - Contorno do Recife e possibilidade de duplicidade com a taxa de “Seguros e Garantias Contratuais” da composição de BDI das obras.

29. Nos termos do edital em apreço, a contratada deve providenciar, em até dez dias úteis após a assinatura do contrato, a apólice de seguro de riscos de engenharia, com as coberturas previstas no item 20.3 do edital (Evidência 12, p. 40-42), no valor da contratação. Em contrapartida, foi estipulado o percentual de 2% do orçamento total do anteprojeto para a contratação do referido seguro, totalizando R\$ 4.729.138,84 (Evidência 5, p. 1).

30. Com base na análise dos procedimentos licitatórios disponibilizados à equipe de fiscalização, não foram localizadas as pesquisas de mercado para respaldar a estimativa de custos para esse tipo de apólice de seguro. Conforme consta do volume 4 do anteprojeto (Evidência 5, p. 44-45), que trata da metodologia de elaboração do orçamento estimativo, o DER-PE declara que o percentual a título de custos de seguro de riscos de engenharia ficou a critério do Dnit.

31. Observa-se, assim, que foi utilizado na licitação em questão o percentual de 2% do orçamento referencial, sem, contudo, ter-se realizado pesquisa de mercado para motivar o percentual empregado na licitação. Em verdade, verifica-se que foi adotado mesmo percentual que o Dnit utiliza sistematicamente em suas licitações de obras rodoviárias realizadas com base no regime diferenciado de contratação integrada, conforme consulta realizada em seu site eletrônico (www.dnit.gov.br).

32. No âmbito deste Tribunal, vale mencionar o entendimento adotado no relatório que fundamentou o Acórdão 2.622/2013-TCU-Plenário, de relatoria do Ministro-Substituto Marcos Bemquerer, especificamente a respeito contratação de seguros em orçamento de obras públicas, conforme transcrições abaixo:

111. Em contratações de obras públicas, a exigência de contratação de seguros tem por objetivo a transferência principalmente dos riscos inerentes às atividades empresariais de construção civil (riscos de engenharia ou de construção) para as companhias seguradoras, como: erros de execução, incêndio e explosão, danos da natureza (vendaval, destelhamento, alagamento, inundação, desmoronamento, geada etc.), emprego de material defeituoso ou inadequado, roubo e/ou furto qualificado, quebra de equipamentos, desmoronamento de estrutura, dentre outros.

(...)

115. Nos orçamentos de obras públicas, considera-se que a parcela de seguros da composição de BDI refere-se ao valor monetário do prêmio de seguro pago pelo particular segurado à companhia seguradora em contrapartida à cobertura dos riscos contratados, cujos encargos financeiros assumidos pelo particular são repassados aos preços das obras a serem contratadas pela Administração Pública. O cálculo do prêmio de seguro pode variar de acordo com o perfil dos segurados e as características do objeto segurado, como: custos totais de implantação, complexidade e porte da obra, cronograma de execução, condições locais, métodos construtivos, dentre outras variáveis.

116. No mais, a decisão acerca da exigência de contratação de um ou mais modalidades de seguros para a execução de obras públicas envolve, em cada caso concreto, uma análise custo-benefício da relação existente entre o acréscimo de custos da obra com o repasse dos encargos financeiros do prêmio de seguro e os benefícios dessa contratação com a redução da taxa de riscos a ser mensurada na composição de BDI.

33. No caso de orçamento de obras rodoviárias, por meio do Acórdão 1.310/2013-TCU-Plenário, de relatoria do Ministro Walton Alencar Rodrigues, este Tribunal expediu recomendação para que o Dnit realizasse pesquisas de mercado para justificar o valor do seguro de riscos de engenharia a ser inserido no orçamento estimativo das obras, conforme abaixo:

9.1) recomendar ao Dnit que, com base no art. 250, inciso III, do Regimento Interno do TCU:

(...)



9.1.2) acrescente aos respectivos editais de obras que contemplem seguro risco de engenharia, minuta do instrumento, contendo detalhamento das condições gerais e específicas cabíveis a obras rodoviárias, a exemplo dos modelos utilizados pelo setor privado, contemplando parâmetros que definam com precisão, entre outras coisas, os limites mínimos e máximos de indenização da apólice, valor dos bens e serviços a serem assegurados, bens e serviços não compreendidos no seguro, situações de risco a serem cobertas, riscos excluídos, âmbito geográfico da cobertura, formas de contratação e limites de responsabilidade, procedimentos para reclamação de sinistro, prazos prescricionais, vigência e cancelamento do contrato, pagamento do prêmio, início e fim de responsabilidade;

9.1.3) motive por meio de pesquisas de mercado mais aprofundadas, o valor previsto para esse tipo de apólice de seguro, a ser inserido no orçamento estimativo de futuros procedimentos licitatórios, na medida exata dos riscos envolvidos no respectivo objeto a ser licitado; (grifos nossos)

34. Ainda sobre o assunto, no relatório que acompanha o Acórdão 1.465/2013-TCU-Plenário, de relatoria do Ministro José Múcio Monteiro, consta uma justificativa do Dnit informando que a utilização do percentual de 2% do orçamento referencial baseou-se tão-somente em cotação fornecida pela entidade privada ProfissionalCrea, consoante transcrição abaixo:

Em contrapartida a essa obrigação, com base em cotação de seguro de risco de engenharia fornecida pelo ProfissionalCrea (Centro de Coordenação de Seguros que assessora profissionais e empresas vinculados aos Conselhos Federal e Regional de Engenharia e Agronomia e ao Conselho de Arquitetura e Urbanismo, na contratação de seguros), o anteprojeto do empreendimento adotou como referência para remuneração do seguro montante correspondente a 2% do orçamento das obras e serviços a serem contratados.

35. Ocorre, contudo, que, segundo Relatório de Auditoria OS: 201505075, da Controladoria-Geral da União (CGU), realizada no período de 1/10/2015 a 6/9/2016, que trata de avaliação dos resultados da adoção do RDC, com ênfase no regime de contratação integrada no Dnit (Evidência 15, p. 93-94), com base em uma amostra de apólice de seguro, constatou-se que os custos de apólice de seguro de riscos de engenharia representam, em média, um décimo do percentual estimado pela autarquia, ou seja, apenas 0,20%. Reproduz-se a seguir trecho do referido relatório da CGU:

285. Cabe destacar também que, em diversos trabalhos desta CGU, evidenciou-se outra fragilidade sistêmica nos primeiros orçamentos da Autarquia, qual seja, a incidência reiterada da superestimativa dos custos das apólices do “Seguro de Risco de Engenharia”, para as quais, o DNIT estimava um valor de 2% do custo da obra, em que pese aos seus custos sejam bastante inferiores. Apresenta-se, a seguir, um quadro com a comparação dos custos das apólices obtidas pela CGU e com os preços estimados pelo DNIT em seus orçamentos:

Quadro 24 – Valor das apólices de seguro risco de engenharia.

	Seguradora	Número de Apólice	Custo da Apólice (Prêmio)	Valor estimado no Orçamento do DNIT	Sobrepreço Potencial (R\$)	Sobrepreço (%)
BR-222/MA	J. Malucelli	10067000000343	110.035,99	2.697.172,72	2.587.136,73	2351%
BR-470/SC	Berkley	1006700010162	291.397,00	4.218.289,56	3.926.892,56	1348%
BR-163/PA	Allianz	0000001.00347906	300.000,00	5.064.206,23	4.764.206,23	1588%
BR-440/MG	Bancofator	1005100000043	54.390,12	835.709,66	781.319,54	1437%
Sobrepreço Total (R\$)=					12.059.555,06	

RECOMENDAÇÕES:

a) abstenha-se de utilizar o percentual de 2% do valor contratual como estimativa de custo para o valor das apólices de seguro risco de engenharia e adote o valor calculado com base no preço das apólices anteriormente prestadas à Autarquia, que atualmente é em média um décimo do valor ora questionado pela CGU.

36. Cabe ressaltar que o percentual apurado pela CGU está em consonância com a opinião de especialistas do mercado, como a da Coordenadora do Núcleo de Seguros da CBIC (Câmara Brasileira



da Indústria da Construção), que, em entrevista concedida à revista Construção Mercado especificamente sobre seguro de riscos de engenharia (Evidência 16), assim comentou:

E quanto ao valor do seguro, como saber se está dentro dos padrões de mercado?

As taxas variam, em média, de 0,020% a 0,025% sobre o custo da obra, mas, para ter certeza de que o preço a ser pago está de acordo com as práticas de mercado, uma alternativa é consultar o Núcleo de Seguros da CBIC (Câmara Brasileira da Indústria da Construção), que presta assistência online gratuita. (grifos nossos)

37. Outro aspecto importante que merece consideração é a possível duplicidade do percentual de 2% do valor das obras na planilha de custos diretos e o percentual de 0,25% a título de “Seguros e Garantias Contratuais” previsto na composição de BDI incidente sobre o valor de venda (Evidência 17). Ressalta-se que, diferentemente do orçamento referencial, a planilha de composição das taxas de BDI do consórcio vencedor do certame não prevê a rubrica “Seguros” (Evidência 22, p. 37).

38. Por fim, vale consignar que os indícios de superestimativa aqui tratados têm especial relevância nos orçamentos de obras públicas contratadas pelo Dnit, tendo em vista o volume de recursos públicos federais empregado com a utilização do RDC-Contratação Integrada. De acordo com o relatório que fundamentou o Acórdão 306/2016-TCU-Plenário, de relatoria do Ministro Bruno Dantas, desde a promulgação da Lei de RDC (Lei 12.462/2011) até meados de 2016, o Dnit empregou aproximadamente R\$ 3,4 bilhões em contratações de obras similares sob esse regime.

Conclusão do achado:

39. Conclui-se que há indícios de superestimativa dos custos de apólice de seguro de riscos de engenharia contemplados no edital de licitação RDC 1/2016, com base em levantamento feito pela CGU em obras rodoviárias contratadas pelo Dnit sob o regime de contratação integrada, bem como possibilidade de duplicidade com a taxa de “Seguros e Garantias Contratuais” da composição de BDI do orçamento referencial, afrontando assim os princípios da economicidade e eficiência.

40. Com isso, antes de realizar audiências e/ou determinações, propõe-se promover oitiva do Dnit e da Setra/PE para que apresentem suas justificativas acerca dos seguintes indícios de irregularidades:

- a) superestimativa do percentual de custos de apólice do seguro de riscos de engenharia; e
- b) possível duplicidade do percentual de custos de apólice do seguro de riscos de engenharia com a taxa de “Seguros e Garantias Contratuais” contida na composição de BDI do orçamento referencial.

III.2. Redução do objeto pactuado sem a correspondente adequação financeira.

Tipificação: Irregularidade grave com recomendação de continuidade (IGC) – art. 121, inciso VI, da Lei 13.408/2016 (LDO 2017).

Justificativa de enquadramento (ou não) no conceito de IG-P da LDO: - Os indícios de irregularidades não se enquadram no disposto no art. 121. §1º, inciso IV, da Lei 13.408/2016 (LDO 2017), pois os fatos apontados podem ser sanados pelo Dnit e pela Setra/PE em tempo hábil, ainda fase inicial da execução das obras, não prejudicando a continuidade do Termo de Compromisso (TC) 1.115/2012-00.

Situação encontrada:

41. Constatou-se a redução do objeto do Termo de Compromisso (TC) 1.115/2012-00 sem a correspondente adequação financeira, alterando o equilíbrio econômico-financeiro da avença, em descumprimento do § 2º, art. 58 c/c art. 116 da Lei 8.666/1993.

42. O objeto inicial da avença contemplava, além da reabilitação de trecho da BR-101/PE, a



construção do BRT (**Bus Rapid Transit**) ou TRO (Transporte Rápido de Ônibus) no canteiro central da rodovia. O termo de compromisso foi firmado no valor de R\$ 223.666.419,83, dos quais R\$ 182 milhões se originariam da União (Evidência 1, p. 2).

43. Na celebração do segundo termo aditivo, pactuou-se a redução do objeto com a exclusão das obras referentes ao BRT (Evidência 2, p. 13). O impacto aproximado dessa redução seria de R\$ 32 milhões, segundo informe da Coordenação Geral de Construção do Dnit, transcrita no item 10.c) do Despacho 00608/2016/PFE-DNIT/PGF/AGU (Evidência 9, p.33).

44. Ocorre, contudo, que a Autarquia Federal não promoveu a alteração do plano de trabalho para adequar financeiramente o termo de compromisso à nova realidade da obra, mantendo o valor originalmente pactuado.

45. Essa irregularidade já fora identificada pela Procuradoria Federal Especializada (PFE) junto ao Dnit ao tempo da formalização do segundo termo aditivo quando já se encontrava em andamento o Contrato 51/2013 celebrado pelo Governo do estado de Pernambuco com o consórcio Mendes Júnior - Lidermac que tinha o valor de R\$ 216.896.856,50.

46. Na oportunidade, o Procurador Geral da PFE junto ao Dnit entendeu necessário: *“complementar a instrução processual e observar-se a necessidade de alteração do Plano de Trabalho”*, nos termos do Despacho 00608/2016/PFE-DNIT/PGF/AGU (Evidência 9, p. 33).

47. Com a rescisão do Contrato 51/2013 e a realização de nova licitação para execução do objeto, vê-se que o preço da obra ficou orçado em R\$ 191.938.917,00. (Evidência 14, p.2).

48. Entretanto, o valor do Convênio, até o momento, não sofreu alteração, estando estipulado no montante de R\$ 223.666.419,83, sendo R\$ 182 milhões (81,37%) à conta da União e R\$ 41.666.419,83 (18,63%) à conta do estado de Pernambuco.

49. Vale lembrar que a União depositou, mediante ordem bancária, na data de 4/1/2013, na conta específica do convênio, R\$ 125.645.601,45 (Evidência 8, p. 1) dos R\$ 182 milhões originalmente previstos.

50. O estado de Pernambuco, por sua vez, aportou, à mesma conta, os montantes de R\$ 3.570.840,00 e R\$ 1.530.360,00, nas datas de 18/8/2014 e 15/9/2014 respectivamente (Evidência 8 pp. 20 e 21), totalizando R\$ 5.101.200,00 dos cerca de R\$ 42 milhões que lhe cabiam como contrapartida.

51. Salienta-se que os pagamentos feitos pelo estado de Pernambuco no âmbito do Contrato 51/2013 ao consórcio Mendes Júnior/Lidermac, movimentados na conta específica, no montante de R\$ 3.595.039,97, não foram considerados como contrapartida pelo Dnit consoante análise de prestação de contas (Evidência 11, p. 7). Assim, dos cerca de R\$ 5 milhões depositados pelo conveniente, apenas o montante de R\$ 1.506.160,03 está sendo considerado como contrapartida válida pelo concedente.

52. Os últimos extratos bancários enviados pelo Dnit apontam para a existência de R\$ 168.877.759,91 em saldo de aplicações na data de 31/3/2017 (Evidência 8, p. 52).

53. Mantida a proporção estabelecida inicialmente no termo de compromisso, cumpriria à União aportar 81,37% do valor, que hoje corresponderia a R\$ 156.180.696,76. Ao estado de Pernambuco caberia o desembolso de R\$ 35.218.220,24, complementando os R\$ 191.398.917,00, preço atual da obra.

54. Vê-se que, mantida a proporção acordada, caberia à União a devolução de parte dos recursos transferidos, uma vez que quase a totalidade dos R\$ 168.877.759,91 atualmente existentes na conta de aplicações originam-se do tesouro federal.

55. Tem-se que o reequilíbrio econômico-financeiro do Convênio em decorrência dessa redução de valores deve estar formalmente consignado nos termos da avença, de sorte a evitar a utilização indevida de saldo de recursos.



56. Cabe destacar que a anuência da PFE, do ponto de vista jurídico à celebração do segundo termo de compromisso, estava condicionada à necessidade da alteração do plano de trabalho. O processo administrativo, no entanto, teve andamento deixando de observar essa importante condicionalidade.

57. O Superintendente Regional do Dnit assinalou, em resposta escrita à diligência formulada pela equipe (peça 9, p.3), que:

Até o momento não foi feita a adequação financeira do convênio decorrente da supressão do BRT, em razão de estarmos aguardando a conclusão do processo licitatório por parte da SETRA/PE para termos ciência dos valores do empreendimento e respectivos prazos. Considerando a proximidade da publicação do extrato de contrato no Diário Oficial do Estado de Pernambuco, conforme informação do Governo do Estado de Pernambuco, imaginamos que a elaboração do novo plano de trabalho poderá ser feita brevemente.

58. Em que pese a justificativa da Superintendência do Dnit, a rigor, a irregularidade ainda não se encontra saneada e caracteriza descumprimento do § 2º, art. 58 c/c art. 116 da Lei 8.666/1993, tendo-se em vista a necessidade da restauração do equilíbrio econômico-financeiro do termo de compromisso.

59. Até aqui, não há qualquer instrumento formal entre o Dnit e o estado de Pernambuco que consigne a alteração do objeto nesse item fundamental que é a redução do valor da avença.

Conclusão da equipe:

60. Considerando que o Dnit, após decidir pela redução do objeto do Termo de Compromisso (TC) 1.115/2012-00, com a retirada da faixa de BRT do objeto inicialmente pactuado, não promoveu a alteração do respectivo plano de trabalho para contemplar essa alteração.

61. Considerando que essa redução tem impacto significativo, cerca de R\$ 32 milhões (segundo informe da Coordenação Geral de Construção do Dnit), no valor da obra, e que, mantido o atual escopo, o novo valor do objeto do termo de compromisso será aproximadamente de R\$ 192 milhões.

62. Considerando que, mantida a proporção ajustada inicialmente no termo de compromisso, o desembolso da União com os rendimentos da aplicação financeira já supera o montante que a ela caberia no financiamento da obra.

63. Considerando que a restauração do reequilíbrio econômico-financeiro da avença deve estar consignado expressamente no termo de compromisso.

64. Antes de realizar audiências e/ou determinações, propõe-se promover oitiva do Dnit e da Setra/PE para que apresentem justificativas quanto à não adequação financeira do termo de compromisso decorrente da redução do objeto da avença promovida pelo segundo termo aditivo, que retirou o alargamento da faixa, visando a implantação de corredor de ônibus do tipo BRT.

IV. Esclarecimentos adicionais.

65. Trata-se a presente seção da avaliação do cumprimento das determinações do TCU encaminhadas ao Dnit, constantes nos subitens 9.3.1, 9.3.2 e 9.4 do Acórdão 1.522/2015-Plenário (TC 009.475/2016-8), de relatoria do Ministro Marcos Bemquerer, decorrente de auditoria realizada no âmbito do Fiscobras 2014, que teve por objeto as obras de manutenção e de adequação da BR-101/PE - Contorno do Recife.

66. No relatório de fiscalização 739/2013 (TC 029.551/2013-7, peça 31), foram apontadas quatro irregularidades, sendo que três delas estão diretamente relacionadas aos trabalhos desenvolvidos nesta fiscalização. A primeira trata de indícios de sobrequantificação das distâncias médias de transporte (DMT) da brita graduada nas composições de preço unitário do projeto executivo para os serviços de sub-base de brita graduada e base de brita graduada. A segunda aborda a não inclusão das obras de arte especiais (túneis, viadutos, pontes e pontilhões projetados) necessárias à implantação do BRT. A

terceira, trata de questão envolvendo a adoção de metodologia de mensuração de serviços de conservação rodoviária com possibilidade de remunerar as contratadas com base na quantidade de horas trabalhadas de equipamentos ou operários.

67. Após realização de oitivas ao Dnit, o Ministro-Relator concordou com a unidade técnica e determinou providências para o saneamento das irregularidades, nos termos do Acórdão 1.522/2015-TCU-Plenário, abaixo transcrito:

9.3. com fundamento no art. 250, inciso II, do Regimento Interno deste Tribunal, determinar ao Dnit e à Secretaria das Cidades do Estado de Pernambuco que, no prazo de 60 (sessenta) dias a contar da notificação deste Acórdão:

9.3.1. adotem, no âmbito do Termo de Compromisso 1115/2012-00, relativo à execução dos serviços de reabilitação do pavimento, adequação de capacidade e implantação do BRT na BR-101/PE (Contorno de Recife), as providências necessárias para correção das distâncias de transporte empregadas para a brita graduada, de modo a adequá-las à realidade da obra, apresentando a esta Corte documentação comprobatória do saneamento dessa irregularidade, em atenção ao disposto nos §§ 3º e 4º do art. 6º da Lei 11.578/2007;

9.3.2. apresentem ao Tribunal documentos que atestem, de forma atualizada, o andamento dos projetos dos elevados e das obras de arte especiais, bem com as tratativas acerca da contratação de empréstimo junto à Caixa Econômica Federal para financiar os seguimentos 2 e 3 do BRT;

9.4. determinar ao Dnit, com base no art. 250, inciso II, do RI/TCU, que, por meio da Coordenação-Geral de Custos de Infraestrutura, elabore metodologia de mensuração de serviços de conservação rodoviária atualmente não contemplados no Sicro, tais como remoção de cargas derramadas na pista, remoção de invasões da faixa de domínio, entre outros, eliminando a possibilidade de remunerar a empresa com base na quantidade de horas trabalhadas, em observância ao art. 11 da IN 2/2008 do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão;

68. Com objetivo de examinar o atendimento às referidas determinações, a Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura de Rodovia e Aviação (SeinfraRodoviaAviação) produziu a instrução que constitui a peça 100 do TC 029.551/2013-7, remetendo para este processo o monitoramento das determinações constantes do referido acórdão e o encaminhando das peças 74, 76 e 95 do TC 029.551/2013-7, as quais foram juntadas nos presentes autos (peças 12 a 14).

69. Em resposta à diligência desta equipe de fiscalização, o Dnit apresentou os seguintes esclarecimentos acerca do cumprimento das referidas determinações (Peça 9):

1.1 - Referente ao item 9.3.1 do Acórdão 1.522 TCU Plenário, informamos que o contrato de execução de obras cujas distâncias de transportes estavam equivocadas (de acordo com o TCU), foi encerrado. Tais fatos podem ser comprovados através das cópias de documentos enviados a esse tribunal em 20/04/2017 e 27/04/2017, que correspondem respectivamente a prestação de contas do convênio e ao e-mail com informações da SECID/PE sobre o encerramento do Contrato 051/2013 firmado entre a Secretaria das Cidades do Estado de Pernambuco e o Consórcio Mendes Júnior Lidermac.

Ainda em relação a este assunto, registramos que por ocasião da elaboração do Anteprojeto de Engenharia que subsidiou o novo processo licitatório por parte do DER/PE, todas as DMT's foram compatibilizadas com a situação real do trecho, estando este achado sanado na nova contratação.

1.2 - Concernente ao item 9.3.2 do referido Acórdão, considerando que a implantação do Bus Rapid Transit foi suprimida do objeto do convênio, conseqüentemente não será necessário a construção dos elevados nem tampouco a referida contratação de empréstimo junto à Caixa Econômica Federal.

1.3 - Nos referindo ao item 9.4 do Acórdão anteriormente citado, reiteramos a informação do item 1.1 acima onde registramos o encerramento do Contrato 051/2013-SECID sem ônus para o convênio. Além disto, o novo orçamento para execução de obras (licitado, pela Secretaria de Transportes do Governo do Estado de Pernambuco) não prevê serviços cujo pagamento se dá pela apropriação de trabalho por hora x homem. Em tempo, informamos que o NOVO SICRO (Sistema Custo



Referencial de Obras) a ser publicado pelo DNIT em breve, incluirá a composição de custos unitários para execução dos serviços citados pelo TCU.

70. No que tange à determinação constante do item 9.3.1, relativa à correção das distâncias médias de transporte empregadas para a brita graduada, de modo a adequá-las à realidade da obra, considera-se que houve cumprimento da referida determinação, tendo em vista o encerramento do Contrato 51/2013, firmado entre a Secid e Mendes Júnior - Lidermac (Evidência 18) e a realização de nova licitação para execução das obras.

71. Em análise ao orçamento do anteprojeto da nova licitação realizada na modalidade de RDC-I, constatou-se que houve redução das distâncias médias em comparação ao orçamento das obras no âmbito do Contrato 51/2013. Cabe registrar que se sangrou vencedor do novo certame consórcio cuja proposta de preços apresentou desconto da ordem de 20% em relação ao orçamento base, ou, em termos absolutos, uma redução de cerca de R\$ 50 milhões (Evidências 5 e 14).

72. Em relação ao item 9.3.2 da referida deliberação, com a retirada do alargamento da faixa visando a implantação de corredor de ônibus do tipo BRT – **Bus Rapid Transit** do plano de trabalho do Termo de Compromisso (TC) 1.115/2012-00, considera-se que a determinação relativa à apresentação de projetos dos elevados e das obras de arte especiais e às tratativas acerca do empréstimo para financiar os seguimentos 2 e 3 do BRT perdeu objeto em razão das alterações promovidas pelas partes.

73. Quanto ao item 9.4 do acórdão supra, segundo informações prestadas pelo Dnit (peça 9), o novo sistema de custos referenciais (Sicro 3) iria contemplar as composições de custos unitários referentes à execução dos serviços de conservação rodoviária atualmente não existentes.

74. Consultando o sítio eletrônico do Dnit, verificou-se que realmente a metodologia do novo Sicro contempla composições de custos de serviços de conservação, a exemplo da remoção de construções irregulares e de painel publicitário (outdoor), dentre outros, conforme consta do Volume 10 - Manuais Técnicos, Conteúdo 8 - Manutenção e Conservação Rodoviária (<http://www.dnit.gov.br/custos-e-pagamentos/sicro/manuais-de-custos-de-infraestrutura-de-transportes/manuais-de-custos-de-infraestrutura-de-transportes>).

75. Com base nos esclarecimentos e documentos fornecidos pelo Dnit e em consulta realizada no novo sicro, disponível no sítio eletrônico da autarquia, após realização de oitivas atinentes aos achados precedentes, cabe proposição no sentido de considerar cumpridos os itens 9.3.1 e 9.4 e prejudicado, por perda de objeto, o item 9.3.2 do Acórdão 1.522/2015-TCU-Plenário. No entanto, preliminarmente, deve-se promover as oitivas referentes às irregularidades tratadas nos Achados III.1 e III.2 deste relatório.

V. Conclusão

76. O cerne desta fiscalização foi verificar se as obras de reabilitação da BR-101/PE, correspondente ao contorno da cidade do Recife/PE, estão sendo executadas em conformidade com o disposto na legislação. Durante o curso da auditoria, a equipe encontrou falhas ou impropriedades que, embora não sejam graves ou representem grandes riscos à administração, ensejam a atuação desta Corte de Contas, tais como:

- a) Superestimava dos custos de apólice de seguro de riscos de engenharia (Achado III.1); e
- b) Redução do objeto pactuado sem a correspondente redução financeira (Achado III.2).

77. A execução dos procedimentos das demais questões de auditoria não gerou achados.

78. Em relação ao achado III.1, constatou-se indícios de supesestimativa dos custos de apólice de seguro de riscos de engenharia previstos no edital de licitação das obras da BR-101/PE - Contorno do Recife e possibilidade de duplicidade com a taxa de “Seguros e Garantias Contratuais” da composição de BDI do orçamento das obras, contrariando os princípios da economicidade e eficiência. Diante desta



constatação, será proposta oitiva do Dnit e da Setra/PE para que apresentem suas justificativas quanto aos fatos apurados.

79. Quanto ao achado III.2, constatou-se a redução do objeto do Termo de Compromisso (TC) 1.115/2012-00 sem a correspondente adequação financeira, alterando o equilíbrio econômico-financeiro da avença, em descumprimento do § 2º, art. 58 c/c art. 116 da Lei 8.666/1993. Com efeito, será proposto oitiva do Dnit e da Setra/PE para que apresentem justificativas quanto a não adequação financeira do termo de compromisso decorrente da redução do objeto da avença promovida pelo segundo termo aditivo, com a retirada da implantação de corredor de ônibus do tipo BRT.

80. Por fim, com base nos esclarecimentos e documentos fornecidos pelo Dnit e em consulta realizada no novo sico, disponível no seu sítio eletrônico, constatou-se que a autarquia adotou providências com vistas dar cumprimento às determinações exaradas por este Tribunal. Assim, após realização de oitivas atinentes aos achados precedentes, cabe proposição no sentido de considerar cumpridos os itens 9.3.1 e 9.4 e prejudicado, por perda de objeto, o item 9.3.2 do Acórdão 1.522/2015-TCU-Plenário. No entanto, preliminarmente, deve-se promover as oitivas referentes às irregularidades tratadas nos Achados III.1 e III.2 deste relatório.

81. Entre os benefícios estimados desta fiscalização podem-se mencionar a correção de irregularidades relacionadas a aspectos essenciais do termo de compromisso firmado e ao aperfeiçoamento da estimativa de custos da apólice de Seguro de Riscos de Engenharia dos orçamentos de obras rodoviárias a serem licitadas na modalidade de Regime Diferenciado de Contratação Integrada.

IV. Proposta de encaminhamento

82. Ante todo o exposto, submetam-se os autos à consideração superior, propondo:

82.1. Promover, com base no art. 250, inciso V, do Regimento Interno do TCU, a oitiva do Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre (Dnit), na pessoa de seu Diretor-Geral, e da Secretaria de Transporte do estado de Pernambuco (Setra/PE), na pessoa de seu responsável legal, para que, no prazo de quinze dias, a contar da ciência, apresentem suas justificativas acerca dos seguintes indícios de irregularidade observados no Termo de Compromisso (TC) 1.115/2012-00 e no orçamento referencial da Concorrência RDC-I 1/2016, que tratam das obras de reabilitação do trecho rodoviário da BR-101/PE, correspondente ao contorno da cidade do Recife:

a) indícios de superestimativa do percentual de custos de apólice do seguro de riscos de engenharia e possível duplicidade do percentual deste seguro com a taxa de “Seguros e Garantias Contratuais” contida na composição de BDI do orçamento referencial das obras, em descumprimento aos princípios da economicidade e eficiência (III.1);

b) não adequação financeira do termo de compromisso decorrente da redução do objeto da avença promovida pelo segundo termo aditivo, com a retirada do alargamento da faixa, visando a implantação de corredor de ônibus do tipo BRT- **Bus Rapid Transit**, alterando o equilíbrio econômico-financeiro da avença, em descumprimento do § 2º, art. 58 c/c art. 116 da Lei 8.666/1993 (III.2); e

82.2. Encaminhar cópia das peças e do presente relatório à Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) e à Secretaria de Transportes do estado de Pernambuco (Setra/PE) a fim de subsidiar as manifestações.

Secex-PE, 26 de maio de 2017.

(assinado eletronicamente)
Leandro Araujo de Almeida



TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

Secretaria-Geral de Controle Externo

Secretaria de Controle Externo no Estado de Pernambuco

AUFC - Mat. 8641-0
Coordenador

(assinado eletronicamente)
Milton de Oliveira Santos Junior
AUFC - Mat. 3140-2
Membro

APÊNDICE A - Matriz de Achados

DESCRIÇÃO DO ACHADO	SITUAÇÃO ENCONTRADA	OBJETOS	CRITÉRIO	EVIDÊNCIA	CAUSA	EFEITO	ENCAMINHAMENTO
IG-C - Superestimativa dos custos de apólice de seguro de riscos de engenharia	Constataram-se indícios de superestimativa dos custos de apólice de seguro risco de engenharia previstos no edital de licitação das obras da BR-101 0 Contorno do Recife/PE e possibilidade de duplicidade com a com a taxa de “ Seguros e Garantias Contratuais” da composição de BDI da obra.	Edital - RDCI Presencial 1/2016	Constituição Federal, art. 37, caput	Evidência 11 - Edital RDC 1/2016, folhas 40/42 Evidência 5 - Anteprojeto - Orçamento, folhas 1/45 Evidência 13 - Relatório da CGU - RDC DNIT, folhas 93/94 Evidência 14 - Entrevista - Custos de Seguro de Riscos de Engenharia, folhas 1/4 Evidência 15 - Composição de BDI, folha 1 Evidência 20 - Proposta de preços do consórcio vencedor, folha 37 Evidência 6 -	Ausência de pesquisas de preços de mercado	Preço excessivo frente ao mercado	Oitiva

DESCRIÇÃO DO ACHADO	SITUAÇÃO ENCONTRADA	OBJETOS	CRITÉRIO	EVIDÊNCIA	CAUSA	EFEITO	ENCAMINHAMENTO
				Composição de Preços Unitários - Orçamento do Anteprojeto, folhas 1/100 Evidência 19 - DNIT lança novo Sistema de Custos Referenciais de Obras - Sicro, folhas 1/2			
IG-C - Redução do objeto pactuado sem a correspondente adequação financeira.	Constatou-se a redução do objeto do Termo de Compromisso TC 1.115/2012 sem a correspondente adequação financeira, alterando o equilíbrio econômico-financeiro da avença, em descumprimento do § 2º, art. 58 da Lei 8.666/1993.	Convênio - Termo de Compromisso TC-1115/2012	Lei 8666/1993, art. 58, § 2º; art. 116, § 1º; art. 116, § 3º, inciso II; art. 116, caput Portaria 507/2011, Portaria Interministerial MP/MF/CGU, art. 1º, caput; art. 50; art. 52, inciso II; art. 54; art. 68; art. 73	Evidência 1 - Termo de Compromisso 1.115/2012, folha 2 Evidência 2 - Termos Aditivos do TC 1.115/2012, folha 13 Evidência 8 - Pareceres Jurídicos do TC 1.115/2012, folha 33 Evidência 12 - Proposta da vencedora do RDC 1/2016, folha 2	Deficiência de controles internos	Saldos financeiros não utilizados no objeto pactuado. Desperdício de recursos públicos.	Oitiva



DESCRIÇÃO DO ACHADO	SITUAÇÃO ENCONTRADA	OBJETOS	CRITÉRIO	EVIDÊNCIA	CAUSA	EFEITO	ENCAMINHAMENTO
				Evidência 7 - Extratos Bancários do TC 1.115/2012, folhas 1/52 Evidência 10 - Prestação de Contas Parcial - TC 1.115/2012, folha 7 Evidência 3 - Anteprojeto - Volume 1 - Relatório, folhas 1/255 Evidência 4 - Anteprojeto - Volume 2 - Projeto de Execução, folhas 1/208 Evidência 9 - Pareceres Técnicos do TC 1.115/2012, folhas 1/13 Evidência 16 - Distrato - Contrato 51-2013, folhas 1/18 Evidência 17 - Resposta -			



DESCRIÇÃO DO ACHADO	SITUAÇÃO ENCONTRADA	OBJETOS	CRITÉRIO	EVIDÊNCIA	CAUSA	EFEITO	ENCAMINHAMENTO
				Setra, folha 1 Evidência 18 - Resposta do Dnit, folhas 1/5			



APÊNDICE B - Matriz de Responsabilização

Não existem dados cadastrados na matriz de responsabilização.



APÊNDICE C - Fotos

Não existem dados cadastrados no apêndice de fotos.

APÊNDICE D - 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: 03/05/2017 Data do início da obra: 31/05/2017 Situação na data da vistoria: Não iniciada Descrição da execução realizada até a data da vistoria:	Percentual executado: 0,0% Data prevista para conclusão: 31/05/2019
---	--

Observações:

1.1.2. Execução orçamentária e financeira

Valor estimado para conclusão: R\$ 191.867.558,23 Valor estimado global da obra: R\$ 191.867.558,23 Data base da estimativa: 01/01/2016	
--	--

Observações:

1.2. Convênios

Nº do SIAFI: 673434

Objeto:

Termo de Compromisso TC 1115/2012 para execução de obras da BR-101 - Contorno de Recife-PE

Data assinatura: 29/12/2012

Vigência atual: 29/12/2012 a 04/12/2018

Data rescisão/suspensão:

Situação atual: Em andamento.

Concedente: Governo do Estado de Pernambuco

Conveniente: 04.892.707/0001-00 Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

Valor atual: R\$ 223.666.419,83

Observações:

1.3. Editais

Nº do edital: 1/2016

Objeto:

Contratação integrada de empresas para elaboração de projetos básico e executivo de engenharia e execução das obras da rodovia BR-101, Contorno do Recife-PE.

UASG:

Modalidade de licitação: RDC - Regime Diferenciado de Contratação

Data da publicação:

Tipo de licitação ou critérios de julgamento: Menor preço ou maior desconto

Data da abertura da documentação:

Valor estimado: R\$ 247.039.856,00

17/01/2017

Quantidade de propostas classificadas: 4

Observações:
1.4. Histórico de fiscalizações

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

	2014	2015	2016
Obra já fiscalizada pelo TCU (no âmbito do Fiscobras)?	Não	Não	Sim
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)

Processo	Deliberação	Data
019.731/2009-3	Despacho do Min. Benjamin Zymler	26/08/2009
019.731/2009-3	Despacho do Min. Benjamin Zymler	06/12/2010
019.731/2009-3	Despacho do Min. Ubiratan Aguiar	21/03/2011
019.731/2009-3	Despacho do Min. Weder de Oliveira	21/03/2011
019.731/2009-3	Despacho do Min. Ubiratan Aguiar	21/03/2011
019.731/2009-3	AC-5-9/2011-PL	23/03/2011
019.731/2009-3	Despacho do Min. Ubiratan Aguiar	03/05/2011
019.731/2009-3	AC-1785-27/2011-PL	06/07/2011
019.731/2009-3	Despacho do Min. Ana Arraes	29/11/2011
019.731/2009-3	AC-982-14/2012-PL	25/04/2012
029.551/2013-7	Despacho do Min. Marcos Bemquerer	03/04/2014
029.551/2013-7	AC-1522-22/2015-PL	17/06/2015
029.551/2013-7	Despacho do Min. Vital do Rêgo	18/08/2015
029.551/2013-7	AC-1657-25/2016-PL	29/06/2016
019.731/2009-3	AC-1660-25/2016-PL	29/06/2016
029.551/2013-7	AC-2370-35/2016-PL	14/09/2016
019.731/2009-3	AC-2891-47/2016-PL	16/11/2016

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

Processo	Deliberação	Data
029.551/2013-7	AC-973-17/2017-PL	17/05/2017