

**TC 031.632/2016-5**

**Relator:** Min. Augusto Sherman

**Tipo de processo:** Representação

**Unidade jurisdicionada:** Entidades/Órgãos do Governo do Estado do Espírito Santo e Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, vinculado ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil

**Interessados:** Consórcio Contractor/Pelicano/SulCatarinense/Enecon

**Sumário:** Parecer

## INTRODUÇÃO

1. Trata-se de representação de equipe de auditoria da Secex-ES acerca de possíveis irregularidades nas obras de implantação da Variante do Mestre Álvaro na Rodovia BR-101/ES.
2. Inicialmente, as obras eram objeto do Contrato 81/2014 (peça 3), firmado em 10/12/2014, sob o Regime Diferenciado de Contratações – Contratação Integrada, entre o Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Espírito Santo – DER/ES e o Consórcio Contractor/Pelicano/SulCatarinense/Enecon, no âmbito do Termo de Compromisso 891/2013, celebrado entre o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT e o estado do Espírito Santo, por intermédio da Secretaria de Estado de Transporte e Obras Públicas – SETOP.
3. Posteriormente, o Contrato 81/2014 foi sub-rogado ao DNIT, conforme Termo de Sub-rogação 461/2017 publicado no DOU de 11/08/2017 (peça 100, p. 19-28).

## HISTÓRICO

4. As irregularidades ensejadoras desta representação foram detectadas por equipe de auditoria da Secex-ES, no curso do planejamento da Auditoria de Conformidade Fiscalis nº 425/2016, realizada no DER/ES e na Superintendência Regional do DNIT no estado do Espírito Santo - SRDNIT/ES, com o objetivo de verificar a regularidade na execução dos projetos e das obras da Variante do Mestre Álvaro, e, conforme instrução inicial destes autos (peça 26), estariam associadas aos seguintes fatos ou riscos:
  - a) aprovação do 2º cronograma da obra e aprovação parcial do Projeto Executivo da obra no trecho entre as estacas 500 e 950, contrariando os termos do item 3.2.1 do Anexo I – Anteprojeto do Edital, que estipulou que o início da elaboração do Projeto Executivo e das obras somente poderia ocorrer após a conclusão e aprovação da totalidade do Projeto Básico;
  - b) autorização do início das obras de terraplenagem no trecho entre as estacas 500 e 950, antes da aprovação da totalidade do Projeto Básico, o que poderia acarretar desequilíbrio entre a execução física e a execução financeira do contrato, com antecipação e concentração de pagamentos iniciais em parcelas mais lucrativas para a empresa contratada, com desatenção à economicidade, efetividade e eficiência na aplicação dos recursos públicos;
  - c) possibilidade de início das obras de terraplenagem no trecho entre as estacas 500 e 950 antes da aprovação da totalidade do projeto básico, o que poderia acarretar grave desequilíbrio econômico/financeiro na execução contratual, favorável ao Consórcio, em afronta à economicidade, efetividade e eficiência na aplicação dos recursos públicos, visto que as medições e respectivos faturamentos serão feitos tomando-se por base o preço médio da terraplenagem, muito superior ao preço da execução dos serviços neste trecho;
  - d) possível realização das obras no trecho entre as estacas 500 e 950, que apresentam baixa complexidade e alta rentabilidade para o Consórcio, antes da aprovação do projeto básico

completo para todo o segmento, o que teria o potencial de desestimular a realização das obras do trecho entre as estacas 0 e 500, em especial as de estabilização dos aterros sobre solos moles, as quais têm grau de dificuldade elevado, alto custo e baixo faturamento, considerando que o Consórcio havia contestado as soluções adotadas no anteprojeto, o que poderia levar a uma situação de impasse que inviabilizaria a conclusão do empreendimento.

5. Em face dos riscos advindos de a obra ser iniciada sem que o projeto básico estivesse integralmente aprovado, o Min. Augusto Sherman, após oitiva do DER/ES e do consórcio construtor, determinou, cautelarmente, por meio de despacho (peça 40), que aquele Departamento se abstinhasse de emitir ordem de início das obras relativas a qualquer trecho antes da aprovação da totalidade do projeto básico, ou, caso alguma ordem já tivesse sido emitida, providenciasse a sua suspensão ou revogação. Ademais, determinou a oitiva do DER/ES, da SRDNIT/ES e do consórcio construtor para que se manifestassem acerca das ocorrências e riscos que deram ensejo a esta representação.

6. Após a análise das oitivas, o Tribunal deliberou mantendo o provimento cautelar e determinando providências ao DER/ES e ao DNIT, conforme Acórdão 1.077/2017-TCU-Plenário, de relatoria do Ministro Augusto Sherman, a seguir transcrito:

ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão do Plenário, em:

9.1. conhecer da presente representação, vez que atende os requisitos de admissibilidade previstos nos arts. 235 e 237, inciso VI e parágrafo único do RI/TCU;

9.2. com fundamento no art. 276 do RI/TCU, em vista do fundado receio de lesão de difícil reparação ao patrimônio público e aos futuros usuários da obra sob análise, determinar ao Departamento de Estradas de Rodagem/ES (DER/ES) e ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), que:

9.2.1. abstenham-se de emitir a ordem de início das obras relativas ao Contrato RDC 081/2014- DER-ES, firmado no âmbito do Termo de Compromisso 891/2013-00, antes da aprovação da totalidade do projeto básico;

9.2.2. definam, juntamente com o Consórcio Contractor/Pelicano/SulCatarinense/Enecon, de forma a atender aos princípios da economicidade, eficiência e efetividade da aplicação dos recursos públicos, sem olvidar da necessidade do contratado em otimizar a utilização de seus recursos, a sequência das obras a serem realizadas, minimizando o desequilíbrio entre o faturamento e os respectivos custos dos serviços, ou, alternativamente, implementem alterações nos critérios de pagamentos previstos no contrato da obra, para melhor adequação entre o faturamento e os custos dos serviços;

9.2.3. visando preservar a qualidade e a economicidade das obras licitadas, somente aprovelem alterações das soluções de engenharia adotadas no anteprojeto da licitação, em especial das que se referem à estabilização dos aterros sobre solos moles, se as alterações propostas forem devidamente justificadas e tiverem, comprovadamente, desempenho técnico igual ou superior ao das soluções originalmente previstas;

9.2.4. encaminhem as informações relativas ao atendimento das determinações constantes dos subitens 9.2.1, 9.2.2 e 9.2.3 retro, acompanhadas da documentação comprobatória, tão logo sejam implementadas;

9.3. determinar ao Dnit, com fundamento no art. 250, inciso II, do RI/TCU, que encaminhe a este Tribunal o resultado das análises econômicas empreendidas pelo órgão com relação ao Contrato RDC 081/2014-DER-ES, bem como as alterações realizadas no Termo de Compromisso 891/2013-00-Siafi 677726 e no referido contrato; e

9.4. sobrestar a análise destes autos até o completo atendimento das determinações referidas no item 9.2 deste acórdão.

7. Em cumprimento ao referido Acórdão, o DNIT encaminhou as peças 100-101, dando conta de que o Contrato 81/2014 havia sido sub-rogado àquela autarquia federal, bem como de que o projeto básico/executivo havia sido integralmente aceito pela SRDNIT/ES. Ademais, em sua manifestação, o

DNIT ponderou que as determinações do Acórdão haviam sido plenamente atendidas, e que não mais haveria óbices à emissão da ordem de início das obras, requerendo, assim, a revogação da medida cautelar.

8. Entretanto, ao analisar os elementos apresentados pelo DNIT, a Secex-ES, na peça 104, entendeu que o cumprimento das determinações teria sido apenas parcial, conforme se explica a seguir.

8.1. Quanto ao item 9.2.2 do Acórdão 1.077/2017-TCU-Plenário, a Secex-ES considerou que as informações apresentadas pelo DNIT não demonstraram, quantitativamente, a minimização do desequilíbrio entre o faturamento e o custo dos serviços.

8.2. No que diz respeito ao item 9.2.3 do Acórdão 1.077/2017-TCU-Plenário, a Secex-ES apontou que as alterações de projeto promovidas pelo consórcio construtor e aceitas pelo DNIT, especialmente quanto às soluções para transposição dos trechos em solo mole, não teriam cumprido as condições ora impostas.

8.3. Sobre esse ponto, é importante esclarecer que o anteprojeto da licitação (peças 21-22) havia previsto, para a transposição das regiões de solo mole, duas soluções distintas, quais sejam, em síntese: (i) para trechos com solo mole de pequena espessura (menor que três metros), a remoção total dessa camada, substituindo-a por materiais drenantes (areia, rachão e escória); e, (ii) para trechos com solo mole de grande espessura (maior que três metros), o adensamento dessa camada, mediante a execução de aterros de sobrecarga.

8.4. As alterações de projeto questionadas pela Secex-ES se deram em relação aos trechos com solo mole de grande espessura, para os quais o projeto elaborado pelo consórcio contratado e aceito pelo DNIT (peça 102) adotou uma solução denominada de “deslocamento dos solos moles com o peso próprio do aterro”, que consistiria, em suma, na construção de um corpo de aterro com escória e rachão diretamente sobre a camada de solo mole, de modo a se provocarem rupturas deste material e a sua consequente expulsão (ou deslocamento) da área de projeção da plataforma da via.

8.5. Quanto ao item 9.3 do Acórdão 1.077/2017-TCU-Plenário, a Secex-ES entendeu que a análise econômica da contratação realizada pelo DNIT teria sido insuficiente, pois não havia considerado o projeto e o orçamento atual da obra, com as alterações propostas e os novos quantitativos.

9. O Ministro Relator, em seu voto (peça 113), concordou com a avaliação da Secex-ES quanto ao cumprimento das determinações. Não obstante, ponderou que a medida cautelar que impedia o início das obras podia ser revogada, considerando que fora alterada a configuração da responsabilidade pela condução do empreendimento, com a assunção do encargo pelo DNIT; que haviam sido adotadas providências para corrigir as distorções inicialmente verificadas; e que já existiam projetos básico e executivo aprovados em sua integralidade.

10. Em face disso, o Tribunal prolatou o Acórdão 900/2018-TCU-Plenário, nos seguintes termos:

ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão do Plenário, em:

9.1. revogar a medida cautelar proferida no item 9.2.1 do Acórdão 1077/2017-Plenário;

9.2. considerar parcialmente atendidas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) as determinações expedidas nos itens 9.2.2, 9.2.3 e 9.3 do Acórdão 1077/2017- Plenário;

9.3. fixar o prazo de 15 (quinze) dias para que o Dnit dê completo atendimento às determinações contidas nos itens 9.2.2, 9.2.3 e 9.3 do Acórdão 1077/2017-Plenário mediante a apresentação dos seguintes elementos, acompanhados dos documentos comprobatórios cabíveis:

9.3.1. quanto ao item 9.2.2 do Acórdão 1077/2017-Plenário:

9.3.1.1. demonstração, de forma detalhada e com resultados quantitativos auferíveis, no sentido de que o plano de ataque proposto no item 8.7 do Relatório do Projeto Executivo - Plano de Execução das Obras contempla as condicionantes estabelecidas na determinação contida na referida

determinação, em especial a minimização do desequilíbrio entre o faturamento e os respectivos custos dos serviços ao longo da obra;

9.3.2. quanto ao item 9.2.3 do Acórdão 1077/2017-Plenário:

9.3.2.1. demonstração de que a solução adotada para a transposição das regiões de solo mole denominada “Deslocamento dos Solos Moles com o Peso Próprio do Aterro” tem desempenho técnico igual ou superior ao da solução originalmente prevista no anteprojeto da licitação, mediante a comparação de parâmetros técnicos relevantes e objetivos;

9.3.2.2. demonstração quanto à economicidade da solução adotada para a transposição das regiões de solo mole denominada “Deslocamento dos Solos Moles com o Peso Próprio do Aterro”, comparando-a com solução originalmente prevista no anteprojeto da licitação;

9.3.2.3. apresentação da avaliação da repercussão do regime de chuvas sobre o cronograma da obra, incluindo a solução para o eventual impacto no referido cronograma e nas medições e faturamento dos serviços de terraplenagem da solução adotada para a transposição das regiões de solo mole denominada “Deslocamento dos Solos Moles com o Peso Próprio do Aterro”, em caso de ocorrência de seca prolongada na região da obra que inviabilize a liberação desses serviços;

9.3.3. quanto ao item 9.3 do Acórdão 1077/2017-Plenário:

9.3.3.1. avaliação da economicidade atual da contratação confrontando os valores da proposta do Consórcio Construtor com o orçamento atual da obra, contemplando as alterações propostas e aprovadas para o projeto, inclusive com os quantitativos atualizados;

9.4. determinar ao Dnit que:

9.4.1. após a emissão da ordem de serviço de início das obras relativas ao Contrato 0081/2014, encaminhe a esta Corte o cronograma de execução e faturamento, em conformidade com o plano de execução da obra que comprove equilíbrio entre faturamento e custos do consórcio construtor, bem como os relatórios de medição, estes em até 10 (dez) dias após a sua expedição, na forma a ser estabelecida pela Secex/ES;

9.4.2. somente efetive a liquidação e o pagamento dos serviços de aterro de solos moles após a comprovação da estabilização dos recalques;

9.5. determinar à Secex/ES que:

9.5.1. no prazo de 15 (quinze), contados a partir do recebimento da documentação encaminhada pelo Dnit em atendimento ao item 9.3 deste acórdão, apresente ao Relator, via SeinfraRodovia, a análise conclusiva a respeito da referida documentação;

9.5.2. efetue o acompanhamento da execução das obras relativas ao Contrato 0081/2014 por meio da análise dos relatórios de medição a fim de verificar a aderência ao plano de execução, bem como o equilíbrio entre faturamento e custos, ficando a unidade técnica autorizada a definir a forma e a periodicidade desse acompanhamento;

9.6. determinar à SeinfraRodovia que, no prazo de 15 (quinze) dias após o recebimento da instrução da Secex/ES referida no item 9.5.1. deste acórdão, manifeste-se sobre a adoção da solução para a transposição das regiões de solo mole denominada “Deslocamento dos Solos Moles com o Peso Próprio do Aterro” e sobre o plano de execução da obra tratada neste processo, verificando sua adequação técnica e economicidade, entre outros aspectos que entender cabíveis;

9.7. dar ciência deste acórdão ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), ao Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Espírito Santo (DER/ES), à Superintendência Regional do Dnit no Estado do Espírito Santo e ao Consórcio Contractor/Pelicano/SulCatarinense/Enecon.

11. Em atendimento ao acórdão supra, o DNIT encaminhou os elementos constantes nas peças 130-131, o quais foram analisados pela Secex-ES, conforme peças 134 e 135.

12. No que se refere à determinação do item 9.3.1.1 do Acórdão 900/2018-TCU-Plenário, relativa ao Plano de Execução das Obras, o DNIT informou que o consórcio construtor solicitou a

alteração dos critérios de pagamentos previstos no Contrato 81/2014, para melhor adequação entre o faturamento e os custos dos serviços, desmembrando os serviços de terraplenagem em itens distintos quanto ao tipo de terreno (brejoso ou firme), de modo a reduzir o preço do serviço para o trecho de baixa complexidade e aumentá-lo para o trecho mais complexo, o que estimularia a realização das obras neste último trecho (estacas 0 a 500). Essa solicitação do consórcio estaria em análise pelos fiscais do contrato na SRDNIT/ES.

13. No que diz respeito à concepção do projeto básico/executivo para transposição das camadas de solo mole de grande espessura, tema objeto do item 9.3.2 do Acórdão 900/2018-TCU-Plenário, o DNIT informou que não mais seria adotada a solução denominada “deslocamento dos solos moles com o peso próprio do aterro”. Tal decisão teria sido motivada em face de posicionamento do órgão responsável pelo licenciamento ambiental do empreendimento, qual seja, o Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos – IEMA/ES, que decidiu por autorizar o uso de escória apenas acima da cota máxima de inundação (desde que confinada por duas camadas pouco permeáveis ou impermeáveis), vedando, porém, seu uso nas fundações de aterro sobre solos moles (tal como previa a solução aceita no projeto básico/executivo). Como solução alternativa, o consórcio construtor se manifestou no sentido de que seria adotada a construção de vias elevadas (viadutos) nos trechos de maior sensibilidade ambiental, numa extensão total de 2.433 m, de acordo com um estudo preliminar por ele apresentado (peça 130 p. 24-34 e peça 131 p. 1-22).

14. Quanto às determinações dos itens 9.3.3 e 9.4 do Acórdão 900/2018-TCU-Plenário, o DNIT ponderou que o seu atendimento não seria mais cabível ou deveria aguardar o desfecho das providências em andamento, no sentido de alterar os critérios de pagamento do Contrato 81/2014 e de aprofundar os estudos da nova solução proposta.

15. A Secex-ES, por sua vez, em sua análise (peça 134), questionou a proposta de emprego da solução referente à construção de vias elevadas (viadutos) nos trechos de solo mole de grande espessura, a qual foi sugerida pelo consórcio construtor em face das restrições impostas pelo IEMA/ES. A Secex-ES argumentou que o consórcio não havia demonstrado, satisfatoriamente, as razões para abandonar em definitivo a solução denominada “deslocamento dos solos moles com o peso próprio do aterro”, assim como a solução prevista no anteprojeto de engenharia.

16. Quanto ao descarte da solução denominada “deslocamento dos solos moles com o peso próprio do aterro”, a Secex-ES ponderou que a restrição do IEMA/ES se referiu ao uso da escória nas fundações e corpo de aterro abaixo da cota de inundação, e não à solução propriamente dita, e que as informações trazidas aos autos demonstraram que o órgão ambiental não havia imposto a solução de vias elevadas, mas, apenas, sugerido que ela fosse reconsiderada.

17. Já quanto à solução prevista no anteprojeto de engenharia, a Secex-ES considerou que o consórcio não trouxe justificativas capazes de comprovar a sua inviabilidade.

18. Além disso, em face da indefinição acerca das soluções para transposição dos trechos em solo mole, a Secex-ES contestou a pretensão do DNIT e do consórcio construtor de, no momento atual, procederem à alteração dos critérios de pagamento do Contrato 81/2014, uma vez que tal medida somente poderia ser tomada após a aprovação, inclusive pelos órgãos ambientais, da solução definitiva.

19. Por fim, a Secex-ES concluiu, que, com o abandono, pelo consórcio construtor, da solução denominada “deslocamento dos solos moles com o peso próprio do aterro”, não mais subsistiria a aprovação anterior do projeto básico/executivo da obra pelo DNIT, e que, assim, restaria prejudicado o atendimento às determinações prolatadas no Acórdão 1.077/2017-TCU-Plenário, uma vez que todas essas determinações estavam, de alguma forma, atreladas à aprovação do projeto básico/executivo, de forma que seria necessário retomá-las novamente, adaptando-as às novas circunstâncias.

20. Assim, a Secex-ES ofertou uma proposta de encaminhamento nos seguintes termos:

16. Por todo o exposto, submete-se os autos à consideração superior, propondo:

16.1. Considerar prejudicado o atendimento às determinações ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, prolatadas no AC-900/2018-TCU-P, de 25/4/2018, tendo em vista que, em virtude das restrições impostas pelo IEMA/ES à utilização da escória nas fundações e camadas dos aterros sobre solos moles, a solução denominada “Deslocamento dos Solos Moles com o Peso Próprio do Aterro” foi descartada pelo Consórcio Contractor/ Pelicano/SulCatarinense/ Enecon – Consórcio construtor.

16.2. Considerando que, com o abandono, pelo Consórcio construtor, da solução denominada “Deslocamento dos Solos Moles com o Peso Próprio do Aterro” para a transposição dos trechos com camadas de solos moles com espessuras superiores a 3,0m, não mais subsiste a aprovação anterior do projeto básico/executivo da obra pelo DNIT, restando assim prejudicado o atendimento parcial às determinações prolatadas no AC-1077/2017-TCU-P, uma vez que todas elas estavam, de alguma forma, atreladas à aprovação da integralidade do projeto básico/executivo da obra, e com fundamento no art. 276 do RI/TCU, em vista do fundado receio de lesão de difícil reparação ao patrimônio público e aos futuros usuários da obra sob análise, determinar ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, que:

16.2.1. Abstenha-se de emitir a ordem de início das obras relativas ao Contrato 081/2014 (atualmente Termo de Sub-rogação 461/2017), antes da aprovação da totalidade do projeto básico/executivo pelo DNIT e pelos órgãos ambientais competentes.

16.2.2. Defina, juntamente com o Consórcio Contractor/Pelicano/SulCatarinense/Enecon, de forma a atender aos princípios da economicidade, eficiência e efetividade da aplicação dos recursos públicos, sem olvidar da necessidade do contratado em otimizar a utilização de seus recursos, a sequência das obras a serem realizadas, minimizando o desequilíbrio entre o faturamento e os respectivos custos dos serviços, ou, alternativamente, implementem alterações nos critérios de pagamentos previstos no contrato da obra, para melhor adequação entre o faturamento e os custos dos serviços.

16.2.3. Não acolha qualquer proposta de alteração dos critérios de pagamentos do Contrato 081/2014 (atualmente Termo de Sub-rogação 461/2017) até que haja uma completa definição e aprovação da integralidade do projeto básico/executivo pela autarquia, além da anuência expressa dos órgãos ambientais a respeito da solução para a transposição dos solos moles de profundidade superior a 3,0m, tendo em vista que o Consórcio construtor apresentou proposta para alterar os critérios de pagamentos previstos no Contrato, a qual se considera totalmente extemporânea e fora de propósito, uma vez que as restrições do IEMA/ES ao uso de escória levaram o Consórcio construtor a abandonar, de forma precipitada, a solução denominada “Deslocamento dos Solos Moles com o Peso Próprio do Aterro”, gerando uma grande indefinição acerca da solução que virá a ser adotada para a transposição das camadas de solos moles com espessuras superiores a 3,0m.

16.2.4. Demonstre, de forma circunstanciada e conclusiva, as razões que justificam o abandono definitivo das soluções propostas no Anteprojeto de Engenharia e no projeto executivo aprovado pela autarquia, denominada “Deslocamento dos Solos Moles com o Peso Próprio do Aterro”, uma vez que as restrições impostas pelo IEMA/ES se limitaram ao uso da escória nas fundações e camadas dos aterros sobre solos moles e não propriamente às soluções propostas para transpô-las.

16.2.5. Somente aprovelem alterações das soluções de engenharia adotadas no anteprojeto da licitação, em especial das que se referem à estabilização dos aterros sobre solos moles, se as alterações propostas forem devidamente justificadas e tiverem, comprovadamente, desempenho técnico igual ou superior ao das soluções originalmente previstas, visando preservar a qualidade e a economicidade das obras licitadas.

16.2.6. Avalie, após as aprovações de que trata o subitem anterior, a economicidade da contratação confrontando os valores da proposta do Consórcio Construtor com o orçamento

atualizado da obra, contemplando as alterações propostas e aprovadas pela autarquia no projeto, inclusive com os quantitativos atualizados.

16.2.7. Encaminhe a este Tribunal as informações relativas ao atendimento das determinações constantes dos subitens anteriores, acompanhadas da documentação comprobatória, tão logo sejam implementadas.

16.3. Sobrestar a análise destes autos até o completo atendimento das determinações que vierem a ser proferidas.

21. Na sequência, o presente processo foi remetido a esta SeinfraRodoviaAviação, para emissão de parecer em cumprimento ao item 9.6 do Acórdão 900/2018-TCU-Plenário.

22. Informa-se, ainda, que, estando os autos nesta Secretaria, o DNIT apresentou, em 17/9/2018, o Ofício 33855/2018/ACE/DG/DNIT SEDE-DNIT (peça 136), o qual encaminha manifestação do consórcio construtor, afirmando que a proposição apresentada para ajustar a transposição de solos moles nos trechos de maior sensibilidade ambiental (construção de vias elevadas) não será objeto de reivindicação de reequilíbrio econômico financeiro e não trará mudanças ao prazo de execução da obra, bem como informando que tal solução requererá, preliminarmente, a construção de caminhos de serviço através de aterros de conquista sobre os terrenos brejosos, e que a construção desses caminhos de serviço demandaria enorme esforço e prazo e somente poderia ser executada após a emissão da ordem de início da obra, não implicando, contudo, em nenhum faturamento por parte do consórcio.

### **EXAME TÉCNICO**

23. Conforme o item 9.6 do Acórdão 900/2018-TCU-Plenário, determinou-se a esta Unidade Técnica que, após o pronunciamento da Secex-ES, se manifestasse sobre a adoção da solução para a transposição das regiões de solo mole denominada “deslocamento dos solos moles com o peso próprio do aterro” e sobre o plano de execução da obra tratada neste processo, verificando sua adequação técnica e economicidade, entre outros aspectos que entendesse cabíveis.

24. Ocorre que, conforme informações trazidas aos autos, em face das restrições impostas pelo órgão ambiental, o consórcio construtor das obras de implantação da Variante do Mestre Álvaro decidiu por não mais adotar a solução denominada “deslocamento dos solos moles com o peso próprio do aterro”. Ademais, com essa decisão do consórcio, o plano de execução da obra, que, até então, estava atrelado às soluções definidas no projeto básico/executivo aprovado, tornou-se obsoleto. Por essas razões, considera-se que o atendimento à determinação, na forma prevista no item 9.6 do Acórdão 900/2018-TCU-Plenário, perdeu o seu propósito.

25. Nada obstante, mostra-se pertinente tecer algumas considerações quanto ao mérito dos encaminhamentos propostos pela Secex-ES na instrução precedente (peça 134), com as devidas vênias, mas também em virtude dos novos elementos trazidos aos autos na peça 136.

### **SOBRE A LIBERAÇÃO DO INÍCIO DAS OBRAS**

26. No parágrafo 16.2.1 da instrução à peça 134, a Secex-ES propõe que o DNIT se abstenha de emitir a ordem de início das obras antes da aprovação da totalidade do projeto básico/executivo, exigindo-se não só a aprovação por parte daquela autarquia, mas também a anuência dos órgãos ambientais competentes.

27. Há de se fazer uma observação no que diz respeito à necessidade da aprovação da totalidade do projeto executivo como condição para a liberação do início das obras.

28. De fato, o art. 7º da Lei 8.666/93, que estipula as etapas sequenciais de uma obra pública, quais sejam – projeto básico, projeto executivo e execução das obras – prevê que a execução de cada etapa seja obrigatoriamente precedida da conclusão e aprovação, pela autoridade competente, dos trabalhos relativos às etapas anteriores. Entretanto, o mesmo dispositivo legal traz uma ressalva, permitindo que o projeto executivo seja desenvolvido concomitantemente com a execução desta última,

desde que autorizado pela Administração (Lei 8.666/93, art. 7º, § 1º).

29. Ademais, entende-se que tal autorização foi dada no caso em tela, conforme trecho do Anexo I do edital de licitação, abaixo transcrito (peça 4, p. 6):

Projeto Básico e Executivo e Execução das Obras de Implantação e Pavimentação da Variante do Mestre Álvaro (Contorno Rodoviário de Serra) na rodovia BR - 101/ES, conforme Objeto, deverão se desenvolver no prazo máximo de 1096 (hum mil e noventa e seis) dias consecutivos e atender as Especificações do DNIT e Normas da ABNT para sua aceitação, mantendo-se atendidos durante todo o período do contrato. Os 180 (cento e oitenta) dias iniciais serão para a elaboração e entrega do Projeto Básico, e os demais 916 (novecentos e dezesseis) dias consecutivos para elaboração do Projeto Executivo **em paralelo com a execução das obras**.

30. Outrossim, depreende-se que o intuito da proposição da Secex-ES é o de mitigar os riscos associados à execução das obras sem uma adequada definição do objeto contratado. Contudo, quanto a essa questão, acredita-se que os elementos constantes de um projeto básico seriam suficientes para mitigar tais riscos. A Lei 12.462/2011, no art. 2º, inc. IV, define o projeto básico nos seguintes termos:

IV - projeto básico: conjunto de elementos necessários e suficientes, com nível de precisão adequado, para, observado o disposto no parágrafo único deste artigo:

a) caracterizar a obra ou serviço de engenharia, ou complexo de obras ou serviços objeto da licitação, com base nas indicações dos estudos técnicos preliminares;

b) assegurar a viabilidade técnica e o adequado tratamento do impacto ambiental do empreendimento; e

c) possibilitar a avaliação do custo da obra ou serviço e a definição dos métodos e do prazo de execução.

31. Ou seja, conforme a definição supra, o projeto básico se mostra suficiente para caracterizar o objeto a ser executado, assegurando a sua viabilidade técnica e ambiental e possibilitando a avaliação do custo da obra e a definição dos métodos construtivos e prazo de execução.

32. Nesse sentido, entende-se que a ordem de início das obras do contrato deve estar vinculada à aprovação da totalidade do projeto básico, mas não à aprovação da totalidade do projeto executivo. Isso não significa que a execução dos serviços possa ocorrer sem a aprovação prévia da parcela do projeto executivo relativo ao respectivo quinhão da obra ou sem a anuência expressa do órgão ambiental competente. A aprovação do projeto executivo e o licenciamento ambiental, previamente à execução dos serviços, permanecem obrigatórios, permitindo-se, contudo, que sejam praticados em relação a etapas ou parcelas do objeto contratado. Desse modo, seria possível liberar a execução de serviços em um determinado segmento, desde que se tenha: o projeto básico aprovado, contemplando toda a obra; o projeto executivo aprovado para esse determinado segmento; e a autorização do órgão ambiental para a execução dos serviços nesse segmento.

#### SOBRE O DESEQUILÍBRIO ENTRE O FATURAMENTO E O CUSTO DOS SERVIÇOS DE TERRAPLENAGEM

33. No item 16.2.2 da instrução de peça 134, a Secex-ES propõe determinação para que o DNIT defina, juntamente com o consórcio construtor, a sequência das obras a serem realizadas, minimizando o desequilíbrio entre o faturamento e os respectivos custos dos serviços, ou, alternativamente, implemente alterações nos critérios de pagamentos previstos no contrato da obra, para melhor adequação entre o faturamento e os custos dos serviços.

34. Observa-se que a proposta de encaminhamento adotada pela Secex-ES repete os termos da determinação proferida no item 9.2.2 do Acórdão 1.077/2017-TCU-Plenário. Essa determinação teve o intuito de mitigar o risco de desequilíbrio entre a execução física e a execução financeira do contrato, visto que as medições e respectivos faturamentos, da forma como previsto em contrato, seriam realizadas tomando-se por base o preço médio da terraplenagem, embora houvesse uma significativa disparidade, em termos de complexidade e custos de execução, entre as soluções de terraplenagem previstas na obra.

35. Melhor explicando, no trecho entre as estacas 500 e 950, em que seriam executados serviços comuns de terraplenagem, as obras apresentariam baixa complexidade, baixo custo e alta rentabilidade para o consórcio, enquanto que no trecho entre as estacas 0 e 500, onde seria executada a transposição dos solos moles, as obras teriam grau de dificuldade elevado, alto custo e baixa rentabilidade. Assim, havia-se o receio de que essa situação desestimulasse a realização das obras no trecho mais complexo (entre as estacas 0 e 500).

36. Ocorre que o DNIT informou que o consócio construtor teria manifestado a intenção de alterar os critérios de pagamento previstos em contrato, desmembrando o preço da terraplenagem em itens distintos quanto ao tipo de terreno (brejoso ou firme), e que essa solicitação estaria em análise pelos fiscais do contrato na Superintendência Regional do DNIT no estado do Espírito Santo, para, posteriormente, seguir os trâmites legais visando à celebração de termo aditivo (peça 130, p. 1).

37. Assim, como já estão sendo adotadas providências no sentido de alterar os critérios de pagamento do contrato, considera-se pertinente enfatizar a necessidade de encaminhamento, ao TCU, do termo aditivo que formalizará tal alteração.

38. Ainda, relativamente ao mesmo tema, a Secex-ES propôs, no item 16.2.3 da sua instrução (peça 134), determinação para que o DNIT não acolha qualquer proposta de alteração dos critérios de pagamentos do contrato até que haja uma completa definição e aprovação da integralidade do projeto básico/executivo pela autarquia, além da anuência expressa dos órgãos ambientais a respeito da solução para a transposição dos solos moles de profundidade superior a 3,0 m.

39. Avalia-se que essa determinação não seja necessária, uma vez que a definição da solução para transposição das camadas de solo mole de grandes espessuras não acarretará o reequilíbrio econômico financeiro do contrato, conforme será abordado mais adiante nesta instrução. Assim, não havendo aditivo, e considerando-se a premissa de que a solução proposta deverá atender ao termo de referência da licitação, configurando a manutenção ou melhoria da solução prevista no anteprojeto, pode-se considerar como justo o preço global do Contrato 81/2014. Desse modo, pondera-se, por exemplo, que a estimativa de preços para os serviços de terraplenagem nos terrenos brejoso e firme obtida a partir das soluções previstas nesse anteprojeto já se mostraria suficiente para mitigar o risco de desequilíbrio entre a execução física e a execução financeira do contrato.

#### SOBRE A DEFINIÇÃO DAS SOLUÇÕES PARA A TRANSPOSIÇÃO DAS CAMADAS DE SOLO MOLE

40. Com respeito à definição das soluções para a transposição das camadas de solo mole, a Secex-ES, na instrução de peça 134, propõe determinações para que o DNIT:

a) demonstre, de forma circunstanciada e conclusiva, as razões que justificam o abandono definitivo das soluções propostas no anteprojeto de engenharia e no projeto executivo aprovado pela autarquia, denominada “Deslocamento dos Solos Moles com o Peso Próprio do Aterro”, uma vez que as restrições impostas pelo IEMA/ES se limitaram ao uso da escória nas fundações e camadas dos aterros sobre solos moles e não propriamente às soluções propostas para transpô-las (item 16.2.4 da instrução – peça 134);

b) somente aprove alterações das soluções de engenharia adotadas no anteprojeto da licitação, em especial das que se referem à estabilização dos aterros sobre solos moles, se as alterações propostas forem devidamente justificadas e tiverem, comprovadamente, desempenho técnico igual ou superior ao das soluções originalmente previstas, visando preservar a qualidade e a economicidade das obras licitadas (item 16.2.5 da instrução – peça 134).

41. Com as devidas vênias, discorda-se do encaminhamento proposto pela Secex-ES, mormente quanto ao disposto no item 16.2.4 da instrução de peça 134, pelas razões que serão a seguir expostas.

42. Os contratos celebrados sob o Regime Diferenciado de Contratações Públicas – Contratação Integrada admitem a possibilidade de o contratado adotar soluções diferentes das previstas no anteprojeto de engenharia que subsidiou a licitação.

43. Com efeito, esse tipo de contratação busca, justamente, permitir o emprego, nas obras públicas, de soluções inovadoras ou de diferentes metodologias de execução, conforme depende-se do art. 9º da Lei 12.462/2011:

Art. 9º Nas licitações de obras e serviços de engenharia, no âmbito do RDC, poderá ser utilizada a contratação integrada, desde que técnica e economicamente justificada e cujo objeto envolva, pelo menos, uma das seguintes condições:

I - inovação tecnológica ou técnica;

II - possibilidade de execução com diferentes metodologias; ou

III - possibilidade de execução com tecnologias de domínio restrito no mercado.

44. Tais soluções ou metodologias de execução devem, contudo, respeitar os padrões mínimos para contratação definidos no anteprojeto da licitação, do qual devem constar todas as informações e requisitos técnicos destinados a possibilitar a caracterização do objeto contratual (Lei 12.462/2011, art. 9º, § 2º, inc. I).

45. Na análise do anteprojeto que norteou a contratação das obras em tela (peça 4), não se verifica o estabelecimento de condições de contorno específicas para as soluções de transposição dos trechos em solo mole. Apenas se verifica, no item 2.2, que trata da justificativa da opção pelo uso do RDC, a menção à possibilidade de emprego de diferentes métodos construtivos, conforme excerto a seguir:

Considerando que a Lei do RDC inseriu a modalidade de Contratação Integrada, entendeu o DER-ES/DNIT que com tal modalidade a efetiva contratação da Elaboração do Projeto Básico e Executivo e Execução das Obras de Implantação e Pavimentação da Variante do Mestre Álvaro (Contorno Rodoviário de Serra) na rodovia BR-101 /ES, será viabilizada, pois **será permitido ao Contratado de finir o melhor método construtivo, principalmente no tocante ao tratamento da transposição dos solos compressíveis**, solução de pavimentação e Obras de Arte Especial.

O Decreto que regulamenta o RDC estabelece um elenco a ser seguido pela Administração Pública, a fim de que esta possa definir, de modo preciso e satisfatório, as condições da disputa e do contrato a ser executado.

Alguns itens foram significativos para escolha da modalidade:

- **Liberdade da Contratada na apresentação de soluções técnicas inovadoras e de menor impacto ambiental.**

- Responsabilidade da Construtora quanto às incertezas do Projeto Básico e Executivo na Implantação da Obra.

- Atrasos decorrentes de problemas que sistematicamente ocorrem nas distintas fases da licitação.

- Busca por maior simplificação, celeridade, transparência e eficiência nos procedimentos para dispêndio de recursos públicos.

(grifou-se)

46. Não obstante a indefinição dos parâmetros técnicos exigíveis no anteprojeto da licitação para as soluções de transposição dos trechos em solo mole, entende-se que as soluções adotadas no projeto básico/executivo da obra devem ser iguais ou superiores, em termos qualitativos, às soluções previstas no anteprojeto da licitação. Esse entendimento, inclusive, já foi expressado nos itens 9.2.3 do Acórdão 1.077/2017-TCU-Plenário e 9.3.2.1 do Acórdão 900/2018-TCU-Plenário, proferidos no âmbito deste processo.

47. Tratando-se de aferição de qualidade das soluções de transposição de camadas de solo mole, podem-se admitir, como parâmetros a serem observados, por exemplo, a incidência ou o nível de recalques residuais, o impacto ambiental e o tempo de execução da solução (influência no cronograma da obra).

48. No caso, se forem considerados tais parâmetros, a construção de vias elevadas apresentar-se-ia, em princípio, como uma solução superior à prevista no anteprojeto (adensamento por meio de aterros de sobrecarga) e à inicialmente proposta pelo consórcio construtor (deslocamento dos solos moles com o peso próprio do aterro). Caso adotada a construção de vias elevadas, problemas de recalque, em tese, não ocorreriam, e o impacto ambiental seria substancialmente reduzido, conforme afirmou o próprio órgão ambiental (peça 130, p. 18). Além disso, quanto ao tempo de execução, o consórcio alega que a adoção dessa solução não impactaria o prazo de execução da obra (peça 136).

49. Vale, ainda, observar que a iniciativa de se promover a alteração da solução do anteprojeto para a transposição dos trechos em solo mole foi do consórcio construtor. Ou seja, **a alteração ora em discussão não se enquadra nas hipóteses que ensejam a celebração de termo aditivo ao contrato**, previstas no § 4º do art. 9º da Lei 12.462/2011 e na cláusula 11ª do Contrato 81/2014 (peça 3, p. 39-42), ratificada pelo Termo de Sub-rogação 461/2017 (peça 100, p. 22), quais sejam: (i) recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, devido a caso fortuito ou força maior; ou (ii) necessidade de alteração do projeto ou das especificações para melhor adequação técnica aos objetivos da contratação, a pedido da administração pública, desde que não decorrentes de erros ou omissões por parte do contratado, observados os limites previstos no § 1º do art. 65 da Lei 8.666/1993.

50. Até mesmo, nesse sentido, o DNIT informa ter comunicado ao consórcio construtor que a proposição da alternativa para a transposição do solo mole não deveria impactar o equilíbrio econômico e financeiro do contrato (peça 130, p. 2). O consórcio, por sua vez, conforme peça 136, p. 3, ratifica tal premissa, ao declarar que “a solução de transposição de solos moles nos trechos de maior sensibilidade ambiental, mais susceptíveis a inundações, garantindo a preservação das bacias de inundação, contemplando nestes trechos a construção de vias elevadas (viadutos), não serão objeto de reivindicação de reequilíbrio econômico financeiro, (...) e, portanto, não ensejarão em custo adicional ao DNIT”.

51. Sendo assim, entende-se que não cabe exigir do contratado a comprovação da inviabilidade da solução de anteprojeto ou de outras soluções porventura aventadas, haja vista que ele possui a liberdade de escolha das soluções técnicas – frise-se, **desde que atendidas as condições de contorno definidas na licitação e desde que as soluções propostas sejam iguais ou superiores, em termos qualitativos, às soluções previstas no anteprojeto**.

#### SOBRE A AVALIAÇÃO DA ECONOMICIDADE DA CONTRATAÇÃO

52. No item 16.2.6 da sua instrução (peça 134), a Secex-ES propõe determinar ao DNIT que, após a aprovação dos projetos básico/executivo nos quais foram alteradas as soluções de engenharia previstas no anteprojeto, avalie a economicidade da contratação, confrontando os valores da proposta do consórcio construtor com o orçamento atualizado da obra, contemplando as alterações propostas e aprovadas pela autarquia no projeto, inclusive com os quantitativos atualizados.

53. Vê-se que a proposta de encaminhamento ofertada pela Secex-ES reitera os termos do item 9.3.3.1 do Acórdão 900/2018-TCU-Plenário. Neste caso, convém, preliminarmente, rememorar o contexto que deu ensejo a tal decisão.

54. No transcorrer desta representação, o Tribunal apurou, em diligência realizada em 31/3/2017, que estavam em andamento tratativas objetivando a transferência da responsabilidade da execução da obra do DER/ES para o DNIT. Na ocasião, o DNIT informou que estaria analisando a vantajosidade da assunção, mediante sub-rogação, do contrato firmado pelo DER/ES (Contrato 81/2014). Diante desse fato, o Tribunal, no Acórdão 1.077/2017-TCU-Plenário, em sessão de 24/5/2017, proferiu a seguinte determinação:

9.3. determinar ao Dnit, com fundamento no art. 250, inciso II, do RI/TCU, que encaminhe a este Tribunal o resultado das análises econômicas empreendidas pelo órgão com relação ao Contrato RDC 081/2014-DER-ES, bem como as alterações realizadas no Termo de Compromisso 891/2013-00-Siafi 677726 e no referido contrato.

55. Em cumprimento à determinação, o DNIT, em 7/2/2018, apresentou sua análise, que, por

meio de comparação entre os preços da proposta do consórcio reajustados e o orçamento atualizado, concluiu que a assunção do ajuste teria sido vantajosa. Ressalta-se que, nessa ocasião, o Contrato 81/2014 já havia sido sub-rogado ao DNIT, por meio do Termo de Sub-rogação 461/2017 (publicado em 11/8/2017).

56. Ao analisar o cumprimento da determinação, o Ministro Relator, acompanhando a unidade técnica, entendeu que a determinação não fora plenamente atendida, arguindo que a análise comparativa realizada pelo DNIT deveria ter considerado o projeto e o orçamento atualizados da obra, em razão de haverem sido promovidas alterações das soluções e dos quantitativos previstos no anteprojeto original. Em face disso, o Tribunal, no Acórdão 900/2018-TCU-Plenário, determinou a complementação do atendimento da decisão anterior, nos seguintes termos:

9.3. fixar o prazo de 15 (quinze) dias para que o Dnit dê completo atendimento às determinações contidas nos itens 9.2.2, 9.2.3 e 9.3 do Acórdão 1077/2017-Plenário mediante a apresentação dos seguintes elementos, acompanhados dos documentos comprobatórios cabíveis:

(...)

9.3.3. quanto ao item 9.3 do Acórdão 1077/2017-Plenário:

9.3.3.1. avaliação da economicidade atual da contratação confrontando os valores da proposta do Consórcio Construtor com o orçamento atual da obra, contemplando as alterações propostas e aprovadas para o projeto, inclusive com os quantitativos atualizados

57. Depreende-se que tal decisão se deu, sobretudo, em decorrência da alteração da solução para transposição dos trechos de solo mole de grandes espessuras, que, no anteprojeto, seria o adensamento com aterros de sobrecarga, e, no projeto básico/executivo, passou a ser o “deslocamento dos solos moles com o peso próprio do aterro”. Com efeito, já que existia uma nova solução possível para um componente da obra com representatividade significativa no custo do empreendimento, o DNIT, ao realizar a análise econômica para a tomada de decisão quanto à assunção do Contrato 81/2014, deveria considerar tal fato. Destarte, caso essa nova solução tivesse um menor custo e o orçamento de referência considerando essa solução apresentasse um valor inferior ao do contrato, concluir-se-ia pela não vantajosidade da sub-rogação do contrato; ou seja, poderia ser mais benéfico ao Erário realizar uma nova licitação com base em um novo anteprojeto que considerasse essa nova solução.

58. Ocorre que, com a decisão de adotar-se, em substituição à solução denominada “deslocamento dos solos moles com o peso próprio do aterro”, a transposição dos solos moles por meio da construção de vias elevadas, solução que, segundo informações carreadas aos autos, apresenta, em tese, custo superior à solução prevista em anteprojeto (peça 134, p. 7; peça 130, p. 22), a hipótese da perda de vantajosidade da contratação, que consiste no cerne da questão ora em discussão, não mais subsiste (lembre-se que a nova solução não ensejará aditivo ao contrato, conforme abordado nos parágrafos 49-50 supra).

59. Diante disso, avalia-se que a determinação proposta pela Secex-ES possa ser dispensada.

60. Ainda assim, caso se decida por manter a determinação, seja porque o DNIT sinalizou que iria atendê-la, seja porque a solução de transposição dos solos moles por vias elevadas ainda não foi aprovada em definitivo, entende-se que a análise de economicidade das alterações de soluções previstas no anteprojeto não produziria efeitos no âmbito do contrato. No máximo, tal análise seria útil para fundamentar uma eventual tomada de decisão acerca da continuidade do contrato, ressaltando-se para a necessidade de se observarem os custos que incorreriam à Administração no caso da decisão pela não continuidade. Ou, ainda, serviria para fomentar o registro, na esfera do DNIT, de novas soluções ou tecnologias de melhor viabilidade técnico-econômica, visando ao aprimoramento das próximas contratações, que consiste, de fato, em um dos objetivos almejados com o RDC-CI.

## CONCLUSÃO

61. Ante o exposto, no entendimento desta Secretaria, o item 9.6 do Acórdão 900/2018-TCU-Plenário perdeu o seu objeto, uma vez que seu propósito se deu num contexto em que as soluções

relativas às obras de implantação da Variante do Mestre Álvaro se encontravam plenamente definidas, segundo um projeto básico/executivo devidamente aprovado pelo DNIT, situação essa que deixou de existir diante das restrições impostas pelo órgão ambiental e a consequente decisão do consórcio construtor em não mais adotar a solução denominada “deslocamento dos solos moles com o peso próprio do aterro”.

62. Não obstante, analisaram-se as questões abordadas na instrução precedente elaborada pela Secex-ES (peça 134) e, em face dessa análise, concordou-se parcialmente com os direcionamentos ali propostos. Revendo-se os encaminhamentos propostos pela Secex-ES e coadunando-os com as ideias expostas neste parecer, bem como procedendo-se a ajustes de forma, sugere-se adotar a seguinte proposta de encaminhamento:

a) determinar, cautelarmente, nos termos do art. 276, caput, do Regimento Interno/TCU, ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), que se abstenha de emitir a ordem de início das obras objeto do Contrato 081/2014-DER/ES (atualmente Termo de Sub-rogação 461/2017) ou, caso já emitida, suspenda a execução dos serviços, até que essa autarquia adote as seguintes providências:

a.1) aprove a integralidade do projeto básico da obra, o qual deve contemplar soluções técnicas, sobretudo aquelas destinadas a transposição dos trechos em solos moles, iguais ou superiores às soluções previstas no anteprojeto em termos qualitativos, definidos em função de parâmetros técnicos objetivos, tais como a incidência ou o nível de recalques residuais, o impacto ambiental e o tempo de execução da solução (influência no cronograma da obra), ressaltando-se que a execução dos serviços deve ser precedida da aprovação da parcela correspondente do projeto executivo, bem como da respectiva anuência expressa dos órgãos ambientais competentes;

a.2) encaminhe, a este Tribunal, termo aditivo ao contrato que contempla a alteração dos critérios de pagamento dos serviços de terraplenagem, mediante o estabelecimento de preços distintos para serviços de baixa e alta complexidade, de modo a adequar o faturamento das medições aos custos dos serviços realizados;

b) determinar, nos termos do art. 276, § 3º, do Regimento Interno/TCU, a oitiva do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes e do Consórcio Contractor/ Pelicano/ Sul Catarinense/ Enecon, para, no prazo de quinze dias, manifestarem-se sobre os fatos que ensejam a medida cautelar supra.

63. Posto isso, submetem-se os autos à consideração superior para conhecimento e adoção das providências que entender cabíveis.

SeinfraRodoviaAviação, em 11/10/2018.

*(Assinado eletronicamente)*

Lucio Cardial Jacomini  
Diretor (Substituto) – DT-1  
AUFC – Mat. 9453-6