

TC 030.958/2014-8

Tipo: relatório de auditoria

Unidade Jurisdicionada: Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR

Interessado: Congresso Nacional

Proposta: de mérito

INTRODUÇÃO

1. Tratam os presentes autos da fiscalização 736/2014, cujo objeto são as obras de dragagem do Porto de Rio Grande/RS, sob responsabilidade da Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR, as quais serão realizadas no âmbito do Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária (PND II).

2. Uma vez que os serviços não haviam sido iniciados, a auditoria do TCU centrou-se na análise do Edital RDC Eletrônico SEP/PR 6/2014, cujo objeto é a contratação de empresa ou consórcio de empresas para elaboração dos projetos básico e executivo de dragagem, sinalização, balizamento e execução das correspondentes obras. O custo para contratação foi estimado em R\$ 376 milhões.

3. Esta instrução tem por objetivo analisar supostos indícios de impropriedades aventados no Despacho de 27/4/2015 da Exma. Sra Ministra-Relatora Ana Arraes, em especial quanto à justificativa para a opção pela contratação integrada, o que deve ser feito à luz do disposto nos votos condutores dos Acórdãos 1.399/2014, 2.661/2014 e 3.569/2014, todos do Plenário.

HISTÓRICO

3. A auditoria nas obras de dragagem do Porto de Rio Grande/RS faz parte de fiscalização temática em obras portuárias de dragagem no âmbito do Programa Nacional de Dragagem II (PND-II) e teve por objetivo fiscalizar o respectivo edital de licitação, sob responsabilidade da Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR).

4. O Edital RDC Eletrônico SEP/PR 6/2014 possuía os seguintes atributos: licitação no formato eletrônico; modo de disputa aberto; critério de julgamento por maior desconto; regime de execução por contratação integrada, abrangência internacional, orçamento não sigiloso no valor total de R\$ 376.342.681,55 (data-base dezembro/2014 após a republicação).

5. Constatou-se que a previsão orçamentária para a execução da obra é adequada para o corrente ano, o programa de trabalho utilizado é compatível com o objeto licitado, além de estar de acordo com o estabelecido no plano plurianual 2012-2015.

6. Dentre as questões de auditoria estabelecidas para o trabalho, destacam-se a avaliação da regularidade do procedimento licitatório e do orçamento base do empreendimento. O único achado consignado pela SeinfraHidroferrovia referiu-se a inconsistências nas composições de custos unitários dos serviços, o que provocou um incremento indevido de R\$ 7,6 milhões no valor global do empreendimento. Ao ser questionada, a Secretaria de Portos reconheceu o equívoco e prontamente suspendeu o edital de licitação (DOU de 19/11/2014, seção 3, p. 4) para promover os ajustes necessários.

7. Quanto ao achado, frise-se que o anteprojeto abrangia toda a obra e contemplava os documentos técnicos necessários a sua caracterização. O orçamento estimativo encontrava-se devidamente detalhado (planilha de quantitativos e preços unitários) e acompanhado das composições de custos unitários (CPU) de seus serviços. Entretanto, constatou-se que a CPU continha algumas inconsistências, relacionadas ao assoreamento previsto, que impactavam o valor

global do objeto. Na CPU do edital original, os volumes de assoreamento foram mantidos constantes de acordo com o tipo de draga utilizado, em vez de considerar os volumes calculados para cada trecho no Anteprojeto de Dragagem de Manutenção e Readequação da Geometria do Canal de Acesso ao Complexo Portuário de Rio Grande/RS (Relatório INPH 16/2014).

8. Explicando melhor, o anteprojeto da dragagem previu uma subdivisão da obra em diversas áreas a serem dragadas. Cada uma dessas áreas demarcadas possui valor específico por m³ de serviço realizado, tendo em vista algumas especificidades, como, por exemplo, a distância de transporte até o bota-fôra ou a velocidade permitida para a embarcação naquele trecho. Outro parâmetro variável entre as regiões demarcadas e que influenciava no valor do m³, de acordo com a primeira metodologia de cálculo do custo unitário apresentada pelo INPH/SEP, é o assoreamento previsto. A SEP/PR havia elaborado modelo matemático com taxas específicas de assoreamento esperado para cada trecho. Entretanto, essa distinção foi desconsiderada na primeira versão do anteprojeto e do edital e, para todos os trechos, havia sido adotada a taxa de assoreamento do canal externo, que é a mais elevada, incorrendo em erro.

9. Após análise, a equipe de auditoria propôs que a taxa de assoreamento não fosse deduzida da produtividade da draga, e sim colocada na planilha como um volume extra a ser dragado ao longo da obra. Essa nova abordagem deveu-se ao fato de que a contratada pode utilizar equipamentos de dragagem diversos daqueles considerados no anteprojeto, o que poderá reduzir o tempo total da obra e conseqüentemente o assoreamento a ser considerado. Na metodologia proposta, o assoreamento não interfere no valor do m³ dragado, entrando como um volume extra a ser executado. Assim, pagar-se-á pelo volume de assoreamento realmente ocorrido no tempo que durar a obra, sendo os volumes definidos na planilha orçamentária o teto a ser observado.

10. Submetendo o anteprojeto a nova análise pelo INPH, a SEP promoveu diversas alterações no documento, tais como a atualização do orçamento para a data-base dezembro/2014, inserção do volume de assoreamento previsto até fevereiro de 2015 no quantitativo inicial a ser dragado etc. Assim, o órgão encaminhou à equipe técnica, em 26/1/2015, nova planilha com as alterações citadas. Desse modo, as irregularidades encontradas foram elididas durante a fiscalização, razão pela qual se considerou esclarecido o achado.

11. A correção dos valores de assoreamento esperado para cada trecho da obra resultou em redução de todos os valores unitários dos serviços de dragagem. Consolidadas, essas reduções geraram benefício de R\$ 7,6 milhões, sob a forma de redução do limite máximo de preço do orçamento presente na 1ª versão do Edital RDC 6/2014, conforme calculado no Relatório 736/2014.

12. Tendo em vista que no futuro será contratada a dragagem de manutenção, por períodos que podem atingir até 10 anos, considerou-se que a aferição do modelo matemático de assoreamento é essencial para a correta avaliação dos volumes que serão executados. Assim, a proposta de encaminhamento continha recomendação à SEP/PR para que realize batimetrias parciais ao longo do contrato a ser celebrado, objetivando medir o real volume assoreado, bem como calibrar o modelo matemático de estimativa de assoreamento que servirá de base para as licitações da segunda fase das dragagens do PND-II (dragagens de manutenção).

13. Vale salientar também que o orçamento de dragagem envolve diversos fatores que ainda necessitam de maiores estudos para sua perfeita mensuração, e que a SEP/PR está desenvolvendo um sistema oficial de orçamentação para este tipo de obra. Assim, propôs-se recomendação para que a SEP/PR implante acompanhamento da presente obra de dragagem, de modo a registrar os elementos necessários ao desenvolvimento das composições unitárias, tais como: tempo de cada ciclo das dragas, horas efetivas trabalhadas ao dia, produtividade dos equipamentos, tempos de manobras/cargas/descargas dos batelões, velocidade média atingida, gastos com tripulação e combustível, entre outros.

14. Objetivando avaliar se a dragagem a ser realizada assegurará condições adequadas de acesso ao porto, foram realizadas consultas à Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul, à Associação de Práticos do Rio Grande do Sul, à Associação Brasileira dos Terminais Portuários - ABTP (associação que representa mais de 100 terminais portuários) e ao Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima - Syndarma (sindicato que congrega as empresas brasileiras de navegação marítima), as quais se encontram anexadas ao Relatório 736/2014.

15. Visando mitigar divergências entre os diversos atores envolvidos nas operações do Porto de Rio Grande, propôs-se recomendação à SEP/PR para que, por ocasião do desenvolvimento dos projetos básicos e executivos relativos ao Edital RDC eletrônico SEP/PR 6/2014, envolva a praticagem e a Marinha do Brasil, em especial nas definições do projeto geométrico do canal e nos estudos de manobrabilidade dos navios.

16. Por fim, entre os benefícios estimados da fiscalização podem-se mencionar a revisão do preço máximo original do processo licitatório, o aumento da expectativa de controle sobre as obras do PND-II, bem como, com a implementação das recomendações propostas, o incremento na efetividade do programa de dragagem.

EXAME TÉCNICO

17. Passa-se à análise dos apontamentos do Despacho de 27/4/2015 da Exma. Ministra-Relatora Ana Arraes.

18. O primeiro deles relata que o item 13.4.2 do edital exige que as empresas apresentem planilhas de preços com e sem a desoneração fiscal da folha de pagamento. Ocorre que a precificação de uma obra alcançaria valores distintos em cada uma das hipóteses e o edital não deixaria claro como isso se refletiria em eventuais alterações futuras de enquadramento, eis que o desconto a ser oferecido no certame corresponderia unicamente à premissa adotada no orçamento base da SEP/PR.

19. Quanto à mencionada exigência, ela não foi reproduzida na republicação do Edital RDC Eletrônico 6/2014 SEP/PR, razão pela qual o tema não será aprofundado.

20. Vale mencionar que a versão final do edital também foi objeto de análise pela equipe de auditoria, já que tal versão foi a que efetivamente regeu o procedimento licitatório. Entretanto, para o cálculo do benefício quantificável da fiscalização foi necessário estabelecer como critério os parâmetros da versão original. Explique-se. A impropriedade detectada pela equipe de auditoria, relacionada à adoção dos mesmos volumes de assoreamento previsto para as diversas áreas de projeto, estava presente na versão original do edital, vigente quando do início da fiscalização. Desse modo, calculou-se o valor base para a licitação caso a impropriedade fosse corrigida, obtendo-se redução de R\$ 7,6 milhões em seu valor.

21. Porém, a versão republicada do edital, além de corrigir os parâmetros de assoreamento, trouxe outras mudanças em relação ao original. O orçamento e seus parâmetros foram atualizados para a data base dezembro/2014 e foi incorporado ao quantitativo inicial a ser dragado o volume de assoreamento estimado, por modelagem matemática, desde a última batimetria até data mais próxima à da republicação do edital. Também foi acrescido o volume de assoreamento previsto durante o período de confecção dos projetos pela contratada. Desse modo, o valor base da licitação, após a republicação, ficou superior ao inicial, apesar da correção da impropriedade pela SEP, de tal forma que seria didaticamente mais difícil demonstrar os benefícios quantificáveis. Ademais, seguiu-se a mesma metodologia das demais fiscalizações em obras de dragagens do PND-II.

22. Em seguida, o Despacho aponta que o item 15.4.7 mencionaria critérios a serem observados em relação aos quantitativos exigidos nos atestados técnicos, quando o quadro que contém essa exigência não mencionaria nenhum quantitativo.

23. Quanto a esse tópico, tem-se que o item 15.4.7 diz respeito à qualificação técnico-profissional, regradada pelo art. 30, §1º, inciso I da Lei 8.666/1993, reproduzido a seguir:

I - capacitação técnico-profissional: comprovação do licitante de possuir em seu quadro permanente, na data prevista para entrega da proposta, profissional de nível superior ou outro devidamente reconhecido pela entidade competente, detentor de atestado de responsabilidade técnica por execução de obra ou serviço de características semelhantes, limitadas estas exclusivamente às parcelas de maior relevância e valor significativo do objeto da licitação, vedadas as exigências de quantidades mínimas ou prazos máximos; (grifos acrescidos)

24. Observando-se a vedação legal destacada, conclui-se que o edital corretamente não trouxe exigência de quantitativos, mas tão somente de responsabilidade técnica pretérita pela execução de serviços similares.

25. Adiante, o Despacho menciona que o item 15.4.7.1.1 exige que o responsável técnico tenha experiência mínima de oito anos, o que ofenderia jurisprudência deste Tribunal (acórdãos 600/2011, 727/2012 e 2.390/2012, todos do Plenário).

26. Quanto ao tema, destaca-se que a exigência de tempo de formação mínima de oito anos do engenheiro sênior na “qualificação técnica – capacitação técnico-profissional” foi objeto de questionamento de equipe de auditoria da SeinfraHidroferrovias na fiscalização das obras de dragagem de manutenção no Porto de Santos (TC 004.877/2014-4, peça 4). Como resposta, a SEP/PR informou que os critérios foram baseados em parâmetros utilizados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (Dnit), em face da experiência daquela autarquia em licitações sob o Regime Diferenciado de Contratações de Públicas (RDC), instituído pela Lei 12.462, de 4 de agosto de 2011.

27. A exigência de engenheiro civil com oito anos de formação mostrou-se razoável em razão da natureza da obra e da materialidade dos recursos estimados para sua execução. De fato, os serviços envolvem a elaboração de projetos básico e executivo da readequação do canal de acesso e também a execução da dragagem.

28. Embora os serviços possam envolver diferentes áreas de formação, tais como as engenharias naval (dragas) e ambiental (monitoramento), a principal delas é a de engenharia civil, uma vez que os serviços se referem principalmente à remoção de solo e sedimentos do fundo de corpos d’água a fim de moldar um canal hidroviário. Para uma obra que requer o trabalho conjugado de técnicos com formações distintas e que pode alcançar o valor estimado de R\$ 376 milhões, como previsto no edital republicado, entende-se pertinente a exigência de adequada experiência ou tempo de formação profissional.

29. A seguir, o Despacho aduz que a cláusula 9.14 da minuta do contrato estabeleceria que os marcos contratuais utilizados para fins de medições e pagamentos seriam definidos pela contratada, o que poderia propiciar manipulação do cronograma de forma que fossem estipulados valores superavaliados para os serviços iniciais, em detrimento do interesse público.

30. Quanto à questão dos marcos contratuais, vale informar inicialmente que a republicação do edital veiculou minuta de contrato com redação mais bem detalhada em relação ao tema, nos itens 9.10 a 9.13. Por exemplo, no item 9.11, quase idêntico ao 9.14 da versão original, consta a expressão “a serem sugeridos pela contratada”, em vez de “a serem definidos pela contratada”. Na prática, nada se altera, porém a nova redação deixa mais clara a noção de que os marcos contratuais intermediários propostos nos Projetos Básico e Executivo deverão ser aceitos pela SEP. Na versão inicial do edital, o item 9.2 é que explicitava a necessidade de aprovação, pelo INPH/SEP/PR, dos Projetos Básico e Executivo.

31. Abordando o ponto mais sensível desse questionamento do Despacho, qual seja, a possibilidade de manipulação do cronograma, de forma que fossem estipulados valores superavaliados para os serviços iniciais, pontua-se primeiramente que as características do serviço

de dragagem em questão realmente demandam o estabelecimento de marcos intermediários de medição para a remuneração mensal do contratado. Se isso não ocorresse, ele só seria remunerado ao término de toda a obra, o que não seria razoável. Por outro lado, os marcos finais a serem remunerados pela SEP/PR estão definidos no edital e na minuta de contrato (itens 3.6 a 3.8 da versão republicada) e não podem ser alterados pela contratada. Em outras palavras, a SEP somente permite que seja sugerido pela contratada esses marcos intermediários que, quando comprovadamente atingidos e atestados por meio dos resultados de batimetrias conferidas pela fiscalização, permitem pagamentos parciais pelos serviços já executados.

32. Feita essa observação, explica-se que o tipo de serviço que será realizado não permite manipulação de cronograma por parte da contratada, ainda que ela defina os marcos intermediários. Durante a execução da dragagem propriamente dita serão medidos poucos e similares serviços, só variando o item orçamentário em função da área de projeto que está sendo atacada. A definição dos marcos intermediários por parte da própria contratada otimiza a realização do empreendimento, já que ela pode planejar a melhor forma de executar os serviços de acordo com seus equipamentos, com o projeto e até com restrições impostas pela autoridade portuária ou por condições climáticas adversas. Ademais, as atividades comerciais do porto não são paralisadas para a execução da obra, o que demanda complexo planejamento e a criação de alternativas. Em contratos de dragagem passados nos quais a SEP definiu os marcos intermediários eram recorrentes reclamações, por parte dos contratados, relacionadas a obstruções ou atrasos ao atingimento dos marcos por diversos motivos, como por exemplo a existência de materiais diferentes dos constantes no projeto básico fornecido pela SEP, grandes volumes a serem dragados entre os marcos subsequentes em períodos com condições climáticas desfavoráveis, cabeamento de eletricidade de instalações da Marinha do Brasil passando pela região a baixas profundidades, dentre outras.

33. Sendo assim, a prática mostra que há otimização de recursos humanos e materiais quando os projetos e os marcos contratuais intermediários são elaborados pela própria empresa contratada para a realização das obras, sempre destacando que projetos e cronogramas de pagamento devem ser previamente aprovados pela SEP/PR.

34. Por fim, o Despacho da Exma. Ministra-Relatora pontua que, apesar de o termo de referência conter justificativas, exigidas pela Lei 12.462/2011, para adoção do regime de contratação integrada, elas seriam genéricas. Não estariam demonstradas as vantagens específicas para a Administração do uso de uma ou outra metodologia. Em seu ver, as metodologias diferenciadas admitidas seriam condições de meio, que poderiam ser toleradas também no regime de empreitada por preço global, para o qual a lei não exige justificativa. Por fim, não haveria critério objetivo de julgamento que privilegiasse a metodologia mais vantajosa para a Administração, o que sinalizaria descumprimento do § 3º do art. 9º da Lei 12.462/2011.

35. Quanto à opção pela contratação integrada, cabe avaliar se estão justificados os aspectos técnicos e econômicos para sua utilização, bem como se o objeto envolve ao menos uma das condições previstas nos incisos I, II e III do *caput* do art. 9º da Lei 12.462/2011. Transcreve-se:

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;

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

36. Em relação às justificativas técnicas apresentadas no termo de referência, a SEP/PR pontuou que contratar com o particular a realização de todas as fases da obra (elaboração dos Projetos Básico e Executivo e a execução da obra propriamente dita) traria benefícios quanto à

celeridade e eficiência das obras, além de tornar o mercado brasileiro mais atrativo para empresas internacionais de dragagem.

37. Conforme já discutido anteriormente, a elaboração dos projetos pela contratada realmente otimiza a execução do empreendimento, já que ela pode planejar a melhor forma de executar os serviços de acordo com seus equipamentos, com o projeto e até com restrições impostas pela autoridade portuária ou por condições climáticas adversas. Ademais, as atividades comerciais do porto não são paralisadas, o que também demanda complexo planejamento e a criação de alternativas. Quanto aos equipamentos, entende-se também pertinente a alegação da SEP de que a capacidade dos equipamentos é um importante parâmetro para a escolha da contratada capaz de realizar o empreendimento, sem provocar a interdição dos canais de acesso e bacias de evolução.

38. Devido à complexidade da obra, que demandará inclusive análise do traçado do canal de acesso ao Porto de Rio Grande/RS, fazendo-se uso de modernos simuladores, também consideram-se pertinentes os argumentos referentes à necessidade de expertise da contratada em obras similares para a utilização de metodologias que permitam uma eficiente alocação de equipamentos para a execução dos serviços em áreas críticas e de difícil operação.

39. No que tange à justificativa econômica da SEP, o órgão ressaltou a concentração das etapas da obra e dos riscos a uma empresa ou consórcio, de forma a trazer celeridade procedimental e economia de recursos humanos da SEP/PR, a possibilidade de tornar o Programa Nacional de Dragagem II mais atrativo e, com isso, aumentar a competitividade da licitação, e finalmente, obter economia e eficácia na execução dos serviços. Ademais, considera-se positiva a elaboração de estudos complementares, pela contratada, para o desenvolvimento dos projetos.

40. Com relação às condições previstas no art. 9º da Lei 12.462/2011, considera-se que a obra em análise enquadra-se nos ditames dos incisos II e III de seu *caput*, quais sejam, possibilidade de execução com diferentes metodologias e possibilidade de execução com tecnologias de domínio restrito no mercado.

41. A SEP apontou no termo de referência que o objeto da contratação envolve a possibilidade de execução com diferentes metodologias. O órgão considera que o futuro contratado, de acordo com seu *know-how* poderá optar por utilizar-se de diversos equipamentos e tecnologias, a fim de conseguir atingir os objetivos contratuais de forma eficiente, econômica e flexível, já que terá que transportar os sedimentos dragados até a área de despejo sob diferentes condições meteorológicas e de tráfego operacional de embarcações.

42. Ademais, a executora terá a opção de realizar a coleta de sedimentos com diferentes níveis de profundidade, objetivando espaçar os períodos de intervenção, otimizar o volume da cisterna das dragas, por meio do controle de *over flow*, executar *sandtraps* ou armadilhas de areia para captar os sedimentos resultantes do assoreamento, retificar o traçado do canal e utilizar diferentes tipos de equipamentos/dragas para manutenção das profundidades. Desse modo, considera-se atendido o inciso II do *caput* do art. 9º.

43. Quanto ao inciso III, embora a SEP/PR não o tenha explicitado em suas justificativas, entende-se que as obras de dragagem utilizam-se de tecnologias de domínio restrito no mercado. Nas diversas fiscalizações já realizadas pelo TCU desde o PND-I (TC 007.158/2010-6, TC 013.874/2010-1, TC 013.843/2010-9, TC 001.202/2011-1, TC 003.656/2010-1) observou-se que poucas empresas disputavam as concorrências internacionais promovidas pela SEP/PR. Desse modo, considera-se correta a opção da SEP/PR por definir produtividades mínimas e prazos de execução das etapas da obra, dada a dificuldade de monitorar os equipamentos de dragagem disponíveis no mundo, de forma a garantir o caráter concorrencial do certame.

44. Por fim, quanto ao § 3º do art. 9º da Lei 12.462/2011, questionado no Despacho em tela, a SEP/PR justifica que a exigência de produtividade mínima dos equipamentos a serem utilizados

na execução dos serviços, a que todos os licitantes deverão atender, permitiria a adoção do regime de contratação integrada, uma vez que ficaria afastado o disposto no parágrafo 3º do art. 9º da Lei 12.462/2011, pois a metodologia exata a ser utilizada pela licitante não influenciaria na avaliação e julgamento das propostas. De acordo com o órgão, seria permitida à contratada livre escolha do equipamento e quantidades a serem mobilizados para execução dos serviços, desde que a produtividade mínima e os preços máximos que nortearam o processo licitatório sejam garantidos.

45. Quanto a esse aspecto, *data maxima venia* entende-se que não está sendo descumprido o § 3º do art. 9º da Lei 12.462/2011. A exigência de produtividades mínimas de execução a serem alcançadas pela contratada pode ser considerada um critério objetivo para avaliação e julgamento das propostas. Não se pode falar em vantagens específicas para a Administração com o uso de uma ou outra metodologia, tampouco existe uma metodologia específica mais vantajosa para a Administração. Até mesmo porque as técnicas não são estanques e podem ser combinadas ou até variar em função de cada área do canal de acesso ao porto que está sendo atacada, ou da distância para o bota-fora, ou do tráfego operacional no momento, ou das condições climáticas etc. No caso de uma obra de dragagem como a que está sendo discutida, o mais vantajoso para a Administração é que ela seja contratada a valores de mercado e executada com qualidade, dentro dos prazos estabelecidos e sem prejudicar a operação portuária, o que torna irrelevante a discussão quanto à exata metodologia a ser utilizada.

46. Ante o exposto, entende-se que as justificativas da SEP/PR estavam em conformidade com o disposto no art. 9º da Lei 12.462/2011 (Lei que institui o Regime Diferenciado de Contratações Públicas - RDC), com relação aos requisitos e condições para a utilização do regime de contratação integrada. Ademais, informa-se novamente que, por meio do exame orçamentário realizado, foi constatado que o preço máximo permitido para a contratação está compatível com os valores de mercado e devidamente detalhado por meio de composições e pesquisas de mercado.

47. Finalmente, diante da regularidade dos itens do Edital RDC Eletrônico 6/2014 SEP/PR sobre os quais foram ventilados indícios de impropriedades no Despacho de 27/4/2015 da Exma. Ministra-Relatora Ana Arraes, entende-se que a proposta de encaminhamento do Relatório de Fiscalização 736/2014 deve ser mantida inalterada.

CONCLUSÃO

48. Foram analisados os apontamentos do Despacho de 27/4/2015 da Exma. Sra. Ministra-Relatora Ana Arraes, referentes a possíveis indícios de irregularidades no Edital RDC Eletrônico 6/2014 SEP/PR, em especial quanto à justificativa para a opção pela contratação integrada.

49. As informações anteriormente expostas mostraram que, na visão da unidade técnica, os itens do edital republicado da SEP sobre os quais foram aventados indícios de impropriedades estavam em conformidade com a legislação e com a jurisprudência do TCU, razão pela qual entende-se que a proposta de encaminhamento consignada no Relatório de Fiscalização 736/2014 deve ser mantida.

50. Informa-se novamente que, uma vez que os serviços não haviam sido iniciados, a auditoria do TCU centrou-se na análise da versão original e posterior republicação do Edital RDC Eletrônico SEP/PR 6/2014, cujo objeto era a contratação de empresa ou consórcio de empresas para elaboração dos projetos básico e executivo de dragagem, sinalização, balizamento e execução das correspondentes obras. O custo para contratação foi estimado em R\$ 376 milhões.

51. Diante do exposto, propor-se-á a manutenção da proposta de encaminhamento consignada no Relatório 736/2014.

PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

52. Ante todo o exposto, submetem-se os autos à consideração superior propondo a manutenção da proposta de encaminhamento consignada no Relatório de Fiscalização 736/2014.



SeinfraHidroferrovia, 20 de maio de 2015.

Francisco Carlos Gonçalves de Almeida
AUFC – matrícula 8670-3