

GRUPO I – CLASSE \_\_\_\_ – Plenário

TC 013.068/2016-4

Natureza: Relatório de Auditoria

Órgão/Entidade: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

Responsável: José da Silva Tiago (089.172.641-15)

Interessado: Congresso Nacional (vinculador)

Representação legal: não há

SUMÁRIO: RELATÓRIO DE AUDITORIA. FISCOBRAS/2016. OBRAS DE MANUTENÇÃO DE TRECHOS RODOVIÁRIOS NO ÂMBITO DO PROGRAMA NACIONAL DE SEGURANÇA E SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIA – BR-LEGAL. NÃO CUMPRIMENTO DOS PRAZOS PARA APRESENTAÇÃO DO PROJETO EXECUTIVO. ATRASOS NO CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS EM RELAÇÃO AO PLANEJADO. PREVISÃO DE TRECHOS RODOVIÁRIOS NO ESCOPO CONTRATUAL QUE NÃO SE ENCONTRAM SOB A JURISDIÇÃO DO DNIT. RISCOS RELEVANTES DE DANO AO ERÁRIO. ALTERAÇÃO NA CLASSIFICAÇÃO DA IRREGULARIDADE DE IG-C PARA p-IGP. OITIVAS. AUDIÊNCIAS.

## RELATÓRIO

Trata-se de auditoria de conformidade realizada pela Secretaria de Controle Externo no Estado do Paraná (Secex-PR) com a finalidade de verificar a execução das obras de manutenção de trechos rodoviários abrangido pelo Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária (BR-Legal), desenvolvido para melhorar a segurança das rodovias federais sob jurisdição do Dnit.

2. Este relatório apresenta o resultado da fiscalização do Contrato TT-133/2014, celebrado com a empresa Faixa Sinalização Viária Ltda., referente ao Lote 70, total de 617,2 km, parte do Edital RDC 335/2013-00. O valor do contrato é de R\$ 42.300.000,00 (data-base maio/2012).

3. A seguir, transcrevo corpo do relatório de auditoria (peça 21), cuja proposta de encaminhamento contou com a concordância do supervisor da fiscalização e dos dirigentes da Secex-PR e da SeinfraRod (peças 22, 23 e 24):

### *“I. Apresentação*

1. *O presente relatório apresenta os resultados da fiscalização realizada no Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – Superintendência Regional no estado do Paraná - Dnit/PR, com o objetivo de verificar a execução das obras de manutenção de trechos rodoviários abrangido pelo Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária (BR-Legal), desenvolvido para melhorar a segurança das rodovias federais, sob jurisdição do Dnit.*

2. *O Programa de Sinalização e Segurança Rodoviária - BR-Legal do Departamento de Infraestrutura de Transportes (Dnit) tem o objetivo de implantar e manter sinalização horizontal,*

vertical e suspensa, dispositivos de segurança viária e serviços relacionados à área de engenharia de trânsito, garantindo uma maior segurança para os usuários.

3. Primeiramente cabe informar que uma exposição mais abrangente e minuciosa das auditorias realizadas por este Tribunal sobre segurança viária e dos objetivos do Programa BR-Legal, elencando os impactos socioeconômicos dos acidentes de trânsito e seus reflexos nos dispêndios resultantes desses acidentes, foi exposta na apresentação da auditoria realizada no Contrato TT-134/2014 (TC 001.306/2016-2 - Fiscalis 8/2016).

4. Em síntese, caberia ressaltar que estudos sobre Gerenciamento da Segurança Viária revelam que a minimização dos acidentes de trânsito por meio da engenharia de tráfego, exige a elaboração de uma série de atividades onde se deve atuar de forma preventiva e de forma corretiva para o atingimento do objetivo proposto.

5. Essa atuação deve estar voltada para problemas em locais específicos, identificados em função da ocorrência concentrada de acidentes em pontos, segmentos ou áreas da rede viária. O estudo desses locais, os pontos críticos, por meio do levantamento de informações detalhadas dos acidentes, volume de tráfego ou ainda de dados das condições físicas da rodovia, como defeitos no pavimento, tipo de superfície, etc., é o meio apropriado de se estabelecer uma política de melhoramento dos níveis de segurança viária, permitindo uma definição de prioridades.

6. Tendo em vista a relevância do assunto, o TCU tem realizado diversas auditorias sobre segurança viária, em locais concentradores de acidentes rodoviários, tanto em rodovias administradas pelo Dnit quanto as concedidas à iniciativa privada, fiscalizadas pela ANTT.

7. Essas auditorias levantaram algumas impropriedades nos trechos fiscalizados, tais como:

a) - os parâmetros de segurança não estão em consonância com as normas técnicas fixadas para o quesito (itens como largura das faixas de rolamento em curva, superelevação suficiente para o raio e existência de acostamento estão em desacordo com as normas);

b) - os parâmetros mínimos de segurança relacionados à sinalização e aos elementos de segurança das vias rodoviárias, como barreiras ou defensas, não são atendidos.

c) - foram identificadas deficiências relacionadas à falta de manutenção e limpeza da drenagem, ao carreamento de areia e terra para o pavimento e à presença de valetas profundas em áreas adjacentes às pistas de rolamento.

d) - atrasos na entrega dos projetos executivos em relação ao prazo máximo previsto contratualmente, de 180 dias, o que implica a postergação do início dos trabalhos de instalação da sinalização e de dispositivos de segurança nas rodovias contempladas pelo programa e retardam os benefícios aos usuários

8. Dessa forma, este Tribunal está realizando mais uma fase da abordagem da política de segurança viária por meio do Fiscobras 2016.

9. Este Relatório apresenta o resultado da fiscalização do **Contrato TT-133/2014**, celebrado com a empresa **Faixa Sinalização Viária Ltda.**, referente ao **Lote 70**, parte do Edital 335/2013, na modalidade do Regime Diferenciado de Contratações Públicas (RDC), Lei 12.462/2011, no regime de contratação integrada para a elaboração de projeto básico e executivo de engenharia e execução dos serviços técnicos de aplicação e manutenção de dispositivos de segurança e de sinalização rodoviária, no âmbito do BR-Legal. O **Lote 70** contempla trechos das rodovias BR-158, BR-272, BR-369, BR-373 e BR-487, no estado do Paraná, totalizando 617,20 km de extensão.

### I.1. Importância socioeconômica

10. O BR-Legal tem por objetivo implantar, renovar e manter a sinalização horizontal e vertical, além dos dispositivos auxiliares de segurança viária, na malha federal sob a responsabilidade do Dnit, por meio de contratos com cinco anos de duração.

11. A sinalização a ser instalada e/ou mantida pelo programa tem por objetivo organizar a circulação de veículos por meio de informações relevantes para disciplinar a movimentação do tráfego, advertir os condutores sobre os perigos existentes, visando a segurança e propiciando aos usuários das rodovias deslocamentos seguros.

## II. Introdução

### II.1. Deliberação que originou o trabalho

12. A auditoria no Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, Superintendência Regional no Paraná, foi realizada no período compreendido entre 16/5/2016 e 24/6/2016 em cumprimento ao Acórdão 664/2016 - Plenário.

### II.2. Visão geral do objeto

13. A presente auditoria tem por objetivo avaliar o andamento do Contrato TT-133/2014, decorrente do Edital 335/2013-00, que adotou a modalidade do Regime Diferenciado de Contratações Públicas (RDC) em regime de contratação integrada, no intuito de selecionar empresa para a elaboração de projeto básico e executivo de engenharia e execução dos serviços técnicos de aplicação e manutenção de dispositivos de segurança e de sinalização rodoviária, no âmbito do Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária – BR- Legal, no estado do Paraná.

14. O Contrato TT-133/2014, de 12/3/2014, firmado entre o Dnit e a empresa Faixa Sinalização Viária Ltda., corresponde ao Lote 70 do referido Edital e visa a implantação do programa nas rodovias BR-158, BR-272, BR-369, BR-373 e BR-487, totalizando 617,20 km de rodovias no estado do Paraná com vigência de 1800 dias (de 2/4/2014 a 6/3/2019).

15. O valor do referido contrato, a preços iniciais (PI), é de **R\$ 42.300.000,00** (data-base maio/2012). Em 30/4/2015, por meio do Memorando 936/2015/CGPERT/DIR foi dado o aceite do Projeto Executivo e autorizado a execução dos serviços (peça 5, p. 4).

16. Verificou-se durante a execução da auditoria, maio e junho/16, que o Contrato TT-133/2014 encontrava-se na 24ª medição, referente ao período de 1º/3/2016 a 31/3/2016, perfazendo o montante acumulado a valores iniciais de R\$ 10.009.004,27 (data-base 5/2012), que corresponde a 23,66 % do valor total do contrato.

17. Com relação à execução física dos serviços contratados, constatou-se que foram realizadas 24 medições, sendo a última referente ao período de 1º/3/2016 a 31/3/2016, sendo realizados os seguintes serviços:

a) Projeto de Engenharia (Básico e Executivo): R\$ 688.172,16 (1,63% do total do contrato);

b) Sinalização Horizontal: R\$ 3.051.340,94 (7,21% do total do contrato);

c) Sinalização Vertical: não foram realizados

d) Dispositivo de segurança: R\$ 5.694.286,60 (13,46% do total do contrato);

e) Manutenção /Conservação: R\$ 575.204,57 (1,36% do total do contrato).

18. Quanto à execução financeira, os pagamentos realizados abrangem até a 23ª Medição (período de 1º/1/2016 a 31/1/2016) e perfazem o montante de R\$ 8.745.291,79 (fonte SIAFI).

### II.3. Objetivo e questões de auditoria

19. *A presente auditoria teve por objetivo fiscalizar as obras de manutenção de trechos rodoviários no estado do Paraná: BR-Legal - Contrato 133/2014.*

20. *A partir do objetivo do trabalho e a fim de avaliar em que medida os recursos estão sendo aplicados de acordo com a legislação pertinente, formularam-se as questões adiante indicadas:*

a) *Questão 1: A formalização do contrato atendeu aos preceitos legais e sua execução foi adequada?*

b) *Questão 2: A execução do contrato se encontra de acordo com o projeto executivo aprovado?*

c) *Questão 3: Houve termos aditivos ao contrato?*

### II.4. Metodologia utilizada

21. *Os trabalhos foram realizados em conformidade com as Normas de Auditoria do Tribunal de Contas da União (Portaria-TCU n. 280, de 8 de dezembro de 2010, alterada pela Portaria-TCU n. 168 de 30 de junho de 2011) e com observância aos Padrões de Auditoria de Conformidade estabelecidos pelo TCU (Portaria-Segecex n. 26 de 19 de outubro de 2009). Para responder as questões de auditoria foram utilizadas a análise documental, pesquisas em sistemas informatizados e entrevistas com os gestores.*

### II.5. Limitações inerentes à auditoria

22. *Não houve.*

### II.6. Volume de recursos fiscalizados

23. *O volume de recursos fiscalizados alcançou o montante de R\$ 42.300.000,00 (data-base 5/2012), valor do contrato.*

### II.7. Benefícios estimados da fiscalização

24. *Entre os benefícios estimados desta fiscalização pode-se mencionar oportunidades de melhoria de desempenho e a adequação do valor contratual com redução de R\$ 9.517.830,00.*

## III. Achados de auditoria

### III.1. Aceite de projeto executivo parcial, 76,79%, sem a equivalente redução do valor contratual

Tipificação: Irregularidade grave com recomendação de continuidade (IG-C)

Situação encontrada:

25. *Foi constatada a ocorrência do pagamento apenas parcial dos serviços de projetos até a 24ª medição de abril/2016 (saldo 23,2%), enquanto que no processo nº 50600.014347/2014-52 constam os aceites dos projetos básico em 31/10/2014 (Memo 2342/2014/CGPERT/DIR) e do executivo em 30/4/2015 (Memo 936/2015/CGPERT/DIR) (peça 9, p. 7, e peças 7 e 8).*

26. *Em resposta à equipe de auditoria, a Unidade Local do Dnit de Campo Mourão/PR, fiscal da execução do contrato, assim se manifestou (peça 14):*

*“O edital de RDC Presencial nº 335/2013-00 que deu origem ao contrato TT-133/2014, em seu lote 70 previu como objeto a intervenção em um conjunto de rodovias que somam*

617,20 km, como listado na ficha “Locais objeto do contrato” (anexo 1 - locais objeto do contrato – 24ª Med TT 133-2014). Entretanto esta lista contém segmentos rodoviários que não são atendidos nesse momento pelo contrato em questão, pelas seguintes razões:

a. trechos cuja implantação ainda está prevista ou não foi concluída; b. trechos cuja conservação e manutenção estão a cargo de órgãos estadual do Paraná e Mato Grosso do Sul; c. trechos cuja extensão foi corrigida pelos levantamentos in loco próprios do projeto do contrato em tela que apresentaram divergências com as extensões descritas no SNV 2012, que serviu de base para o edital. São eles:

a. Trechos cuja implantação ainda está prevista: Rodovia BR-487, código SNV 487BPR0072 a 487BPR0130 (extensão 94,4 km).

Trechos cuja implantação ainda não foi concluída: Rodovia BR-487, código SNV 487BPR0150 do km 125+100 ao km 125+900 (extensão 0,8 km); código SNV 487BPR0151 do km 125+900 ao km 145+100 (extensão 19,2 km); código SNV 487BPR0152 do km 145+100 ao km 145+200 (extensão 0,1 km).

b. Trechos cuja conservação e manutenção estão a cargo do DER-PR – Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná, tendo sido ofertados à concessão:

Rodovia BR-369, código V 369BPRO 25 a 369BPR0735 (extensão 21,3 km); Rodovia BR-158, código SNV 158BPR0927 que inicia no km 401 + 300 e termina no km 404+ 100, segmento coincidente com rodovia concessionada código SNV 277BPR0245 (extensão 2,8 km).

Trecho parcialmente sob conservação e manutenção a cargo da AGESUL-MS -Agência Estadual de Gestão de Empreendimento do Estado do Mato Grosso do Sul:

Rodovia BR-487, código SNV 4 BPR0070 (extensão 2,5 km). A extensão original deste SNV é de 12 km, porém, em processo posterior à publicação do edital de RDC Presencial nº 335/2013-00, os 2,5 km iniciais localizados no Estado vizinho ficaram sob a jurisdição desse ente federado.

c. Trechos cuja extensão descrita no SNV 2012 foi corrigida pelos levantamentos do projeto: Rodovia BR-158, código SNV 158BPR0940, terminaria no km 470+600 e o medido foi km 470+200 (extensão suprimida em 0,4 km); Rodovia BR- 158, código SNV 158BPR0990, terminaria no km 534+800 e o medido foi km 534+600 (extensão suprimida em 0,2 km); Rodovia BR-158, código SNV 158BPR0910, terminaria no km 4+500 e o medido foi km 4+400 (extensão suprimida em 0,1 km); Rodovia BR- 272, código SNV 272BPR0500, terminaria no km 437+900 e o medido foi km 437+100 (extensão suprimida em 0,8 km); Rodovia BR-373, código SNV 373BPR0475, terminaria no km 481+500 e o medido foi km 480+700 (extensão suprimida em 0,8 km); Rodovia BR-487, código SNV 487BPR0190, terminaria no km 242+000 e o medido foi km 242+200 (extensão acrescida em 0,2 km).

A soma da extensão destes grupos em que não haverá intervenção presente do Programa BR-Legal (a: 114,5 km: b: 26,6 km: c: 2,1 km) é igual a 143,2 km.

Desta forma, os projetos foram efetivamente feitos para 474 km de extensão de rodovias a serem atendidas, sendo medidos e pagos nesta proporção, 474 de um total de 617,2 km, que corresponde a 76,79%.

Os trechos atendidos nos projetos básico e executivo estão descritos nas fichas de campo dos respectivos serviços, conforme demonstram os anexos (anexo 2 - ficha de campo - Projeto Básico - 7 Med TT 133-2014, e anexo 3 - ficha de campo – Projeto Executivo – 13 Med TT 133-2014). ”

27. *As explicações apresentadas pelos fiscais esclarecem o motivo do pagamento parcial dos serviços de projetos: as medições de 76,79% representam a execução do projeto apenas para os trechos passíveis de execução de serviços, excluindo-se trechos delegados ao Estado do Paraná, trechos sob a jurisdição do Estado do Mato Grosso do Sul e trechos onde não há rodovias pavimentadas. Na verdade, tais trechos sequer poderiam ter sido incluídos no escopo da licitação.*

28. *Nos documentos que foram anexados consta também que nas medições de serviços está sendo aplicado um fator de redução 0,768 para o pagamento dos serviços, ou seja, o procedimento está adequado no quesito de pagamento (peça 9, p. 7-9). Não há pagamentos indevidos. No entanto, o contrato e a planilha de serviços não correspondem à realidade, pois ainda têm previsão de serviços em trechos que não serão atacados. Tais serviços deveriam ter sido excluídos e readequado o valor contratual total de forma proporcional.*

29. *Foram verificadas as seguintes inconsistências na planilha de serviços do projeto executivo, denominada “critério de pagamento por km” (peça 11, p. 12-32, e peça 16 - cálculos):*

29.1. *Inclusão de valores na planilha de serviços em trechos que não estão sob jurisdição do Dnit:*

*a) os serviços do trecho delegado ao Estado do Paraná, e concedido à iniciativa privada, da BR-369 do km 228,5 ao 249,8 (21,3 km), PNV 369BPR0725/0730/0735 – itens 2.1.15, 2.1.16, 2.1.17 2.2.15, 2.2.16, 2.2.17, 2.3.15, 2.3.16 e 2.3.17 = R\$ 314.339,72;*

*b) os serviços do trecho delegado ao Estado do Paraná, e concedido à iniciativa privada, da BR-158 do km 401,3 ao 404,1 (2,8 km), PNV 158BPR0927, itens 2.1.3, 2.2.3 e 2.3.3 = R\$ 84.092,37;*

*c) os serviços do km 0 ao 2,5 da BR-487, parte do PNV 487BPR0070, em virtude de estarem sob jurisdição do Estado do Mato Grosso do Sul, itens 2.1.23, 2.2.23 e 2.3.23 = R\$ 228.391,89 (valor proporcional do km 0 ao 2,5 do total do km 0 ao 12 que consta na planilha);*

29.2. *Inclusão de valores na planilha de serviços em trechos de rodovias ainda não implantadas, rodovia BR-487:*

*a) 94,4 km, PNV 487BPR0075/0080/0090/0100/0130 (km 12 ao 106,4), itens 2.1.24 a 2.1.28, 2.2.24 a 2.2.28, 2.3.24 a 2.3.28 = R\$ 1.284.075,83;*

29.3. *Inclusão de valores na planilha de serviços em rodovias ainda em implantação, BR-487, sem prazo para conclusão:*

*a) 19,2 km, PNV 487BPR0150/51/52 (km 125,1 a 145,2), itens 2.1.29, 2.1.30, 2.1.31, 2.2.29, 2.2.30, 2.2.31, 2.3.29, 2.3.30 e 2.3.31 = R\$ 332.629,89 (valores proporcionais nos PNV 487BPR0150 e 52 que constam na planilha);*

29.4. *Indícios de jogo de planilha, tendo em vista que a empresa apresentou preço de R\$ 42.300.00,00 (a PI maio/2012) para serviços em 617,2 km de rodovias, mas realizará serviços apenas em 474 km pelo mesmo valor total:*

*a) o edital (peça 4, p. 42 e 18/19) e o contrato (peça 6, p. 6) previam serviços em 617,2 km no lote 70;*

*b) a Unidade Local do Dnit em Campo Mourão/PR informou que do total previsto estão sob sua jurisdição apenas 474 km de rodovias em condições de receber os serviços (peça 14, p. 1-3);*

*c) a comissão de aprovação do projeto pagou apenas 76,79% do valor previsto em projetos, ou seja, para os 474 km (peça 9, p. 7). Não há projeto para os trechos restantes, portanto não poderia haver valores na planilha nestes trechos;*

d) a empresa apresentou planilha de serviços sem considerar a redução do objeto do contrato, redistribuindo os valores de modo que o valor total permaneceu o mesmo, R\$ 42.300.00,00 (vide “critério de pagamento por km”, peça 11, p. 32).

Manifestação preliminar do Superintendente Regional do Dnit no Paraná:

30. Em atendimento ao Manual do Fiscobras, item 8, foi promovida a primeira oitiva do gestor para manifestação preliminar. No caso, o Ofício nº 0835/2016-TCU/SECEX-PR foi encaminhado para o Superintendente Regional do Dnit no Paraná, responsável pela nomeação da comissão de fiscais para aprovação do projeto e execução dos serviços, conforme a Portaria nº 52/2015 (peças 16 e 15, p. 3). Foram encaminhadas também cópias dos achados para que pudesse se manifestar a respeito (peça 17).

31. A resposta foi recebida em 12/8/2016 (peça 19). Sobre o primeiro achado, aceite de projeto parcial indicando jogo de planilha, em essência informou que não é o responsável pela aprovação dos projetos. Apresentou documentos.

32. A atribuição seria do Diretor-Geral do Dnit que delegou a competência ao Coordenador-Geral de Operações Rodoviárias/DIR/DNIT, conforme consta na Portaria nº 912, publicada no Boletim Administrativo nº 23, de 2 a 6/6/2014 (peça 19, p. 6).

33. Na portaria do Diretor-Geral consta que as responsabilidades se devem ao fato de que o Programa BR-Legal e o Programa Nacional de Pesagem foram elaborados pela Coordenadoria-Geral de Operações Rodoviárias – CGPERT. No art. 2º da portaria consta ainda que “a CGPERT deverá contar com o apoio das Superintendências Regionais do Dnit nos estados e no Distrito Federal, quando couber”.

34. Desta forma, segundo o Superintendente Regional do Dnit/PR, os projetos básico e executivo foram aceitos pela CGPERT, por meio dos Memorandos 2342/2014 e 936/2015.

35. Para convalidar as justificativas apresentadas, o Superintendente Regional afirmou que houve um equívoco na elaboração da Portaria 52/2015 que designou os fiscais (peça 15, p. 3), uma vez que não cabe às superintendências regionais fiscalizar a elaboração de projeto, tampouco aceitá-los. Por isso retificou a portaria nos seguintes termos (peça 19, p. 21):

**RETIFICAÇÃO**

Na Portaria nº 0052, de 21/05/2015, publicada no Boletim Administrativo nº 020, de 18 a 22/05/2015, onde se lê:

*"para acompanhar e aceitar os projetos, também fiscalizar com vistas a Elaboração de Projeto Básico e Executivo de Engenharia e"*

Leia-se:

*"para apoiar a CGPERT na análise dos projetos de engenharia e também Fiscalizar a"*

Curitiba, 11/08/2016

36. Diante da manifestação do Superintendente Regional, e, como o achado pode ensejar, por exemplo, repactuação contratual, será proposta a oitiva do Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre - Dnit, CNPJ 04.892.707/0001-00, na pessoa do Diretor-Geral, e da empresa contratada, como terceira interessada, na pessoa de seu representante legal, para se manifestarem sobre a situação encontrada.

37. O enquadramento do achado como irregularidade IG-C, irregularidade grave com continuidade da obra, deve-se ao fato de haver um prejuízo potencial de 23,21% relativo aos serviços que não serão executados, mas a correção pode se dar por meio de alterações no contrato. Os serviços em andamento, manutenção das estradas, não são alcançados pelos fatos apontados e, portanto, devem continuar.

Proposta de encaminhamento:

38. Diante da existência de achados de alta complexidade e grande impacto no contrato, propõe-se, previamente, submeter o relatório preliminar aos comentários do gestor do Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre - Dnit, CNPJ 04.892.707/0001-00, na pessoa do Diretor-Geral (NAT 145).

III.2. Não cumprimento dos prazos para apresentação do projeto executivo (180 dias)

Tipificação: Falhas/impropriedades (F/I)

Situação encontrada:

39. Não cumprimento dos prazos para apresentação dos projetos básico e executivo (180 dias, eventualmente prorrogáveis por mais trinta – peça 4, p. 119/124), tendo em vista que o contrato foi assinado em 12/3/2014, a ordem de serviço foi emitida em 2/4/2014, o aceite do projeto básico se deu em 31/10/2014 e o aceite do executivo em 30/4/2015 (fonte: itens 1 e 2 do Manual do Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária – BR-Legal, Ofício nº 2035/2014/CGPERT/DIR, de 2/4/2014, Memo nº 2342/2014/CGPERT/DIR, de 31/10/2014, e Memo nº 936/2015/CGPERT/DIR, de 30/4/2015 – peças 7 e 8).

40. A equipe de auditoria não solicitou esclarecimentos adicionais ao Dnit/PR. No entanto, a Unidade Local do Dnit de Campo Mourão/PR, responsável pela execução do contrato, se manifestou parcialmente sobre o assunto informando que muitos dos trechos de rodovias em questão também têm contratos vigendo com obras do CREMA 2ª etapa (contratos de manutenção rodoviária). Alguns destes serviços, como pintura horizontal, já estavam previstos e por isso houve necessidade de adequação dos projetos (peça 14, p. 3-5).

41. Na verdade, o atraso na entrega dos projetos tem ocorrido também em outros contratos. Mais grave foi o caso do Contrato TT-132-00 (vide TC 013.067/2016-8), no qual a ordem de serviço foi expedida na mesma época, março de 2014, mas a entrega do projeto executivo deu-se apenas em 29/1/2016. Naquele contrato, a Superintendência Regional do Dnit no Paraná entendeu que deveria tomar providências para punição da empresa e por isso comunicou a Coordenação Geral de Operações Rodoviárias/CGPERT/DIR em Brasília e autuou processo administrativo n. 50609.910001/2016-69 para apuração do caso (peça 14, p. 3-4 e 22-27).

42. No presente caso, a aprovação do projeto executivo deu-se em 30/4/2015, quando ainda não havia sido prolatado o Acórdão 2.011/2015-TCU-Plenário, de 12/8/2015, que fez determinações a respeito. Por isso, propomos que seja dada ciência sobre os fatos ao Dnit.

Proposta de encaminhamento:

43. Propõe-se que seja dada ciência sobre os fatos ao Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre - Dnit, CNPJ 04.892.707/0001-00, especificamente à Diretoria-Geral, responsável pela gestão do Programa BR-Legal.

III.3. Atrasos no cronograma de execução de serviços

Tipificação: Falhas/impropriedades (F/I)

Situação encontrada:

44. O cronograma físico-financeiro de execução dos serviços (peça 11, p. 12-32) não vem sendo cumprido, conforme demonstram os relatórios até abril de 2016: o cronograma original previa execução de 52%, enquanto a 24ª medição indica 23,66% realizado (peça 3, p. 1, e peça 9, p. 7-8).

45. Em resposta à equipe de auditoria, a Unidade Local do Dnit de Campo Mourão/PR, responsável pela execução do contrato, assim se manifestou (peça 14, p. 3/5):



*“A proposição do cronograma físico-financeiro do contrato, que consta no Projeto Executivo como “Critérios de pagamento”, partiu de premissas de planejamento das obras de restauração dos contratos SR/PR-023/2014 e SR/PR-163/2014 do Programa CREMA 2ª Etapa, sendo que o primeiro abrange as rodovias BR-158 e BR-373 sob a jurisdição da UL de Pato Branco, e o segundo abrange as rodovias BR-158, BR-272, BR-369 e BR-487 oba jurisdição da UL de Campo Mourão.*

*As premissas assumidas não se realizaram, não houveram serviços de restauração em 2015 no contrato SR/PR-023/2014 e, pelo contrato SR/PR-163/2014 foram executados serviços de restauração até julho do ano passado. As obras de restauração do CREMA 2ª Etapa sofreram ajuste de cronograma, ficando sem andamento de agosto de 2015 a julho deste ano.*

*Desta forma, não houve a liberação de frente de serviço prevista para o contrato do BR-Legal, o que fica evidenciado na Curva S do contrato, a partir da 18ª medição, correspondente ao mês de setembro de 2015.*

*Para atendimento da necessidade de sinalização horizontal, considerando que este serviço é dividido em etapa (2 ou 3 pintura, dependendo do cronograma; com durabilidade de 10 a 12 meses ou 20 a 24 meses, dependendo da solução), considerando ainda que na retomada das obra do CREMA 2ª etapa a restauração cobrirá a pintura, com a necessidade de nova intervenção, foi tomada a decisão da execução da etapa menos onerosa da sinalização horizontal, que tem durabilidade estimada de 10 a 12 meses, nos segmento onde havia essa previsão. Assim, os usuários dispõem da sinalização necessária e as obras do CREMA não trariam prejuízo na sua retomada cobrindo uma pintura com vida útil residual significativa.*

*Diante dessa situação, instou-se a empresa executora a revisar e adequar o contrato às condições necessárias, conforme comunicação anexa (anexo 4 - comunicação 11-11-2015). Este processo está em andamento, e a empresa dará entrada no pedido de revisão nos próximos dias, apresentando novo cronograma adequado à situação atual.*

*Já a execução do serviço no corrente ano foi afetada pelo contingenciamento financeiro imposto desde o início de 2016, situação que perdura até o momento. O saldo do quantitativo que o contrato TT-133/2014 dispõe dentro do planejamento financeiro da Superintendência Regional do Paraná será usado preferencialmente com serviços de sinalização vertical.*

*A fiscalização entende que o atraso na execução do cronograma não é decorrente unicamente, embora majoritariamente, da obra do CREMA 2ª etapa. A empresa executora tem sua parcela de culpa, e está sendo cobrada a se ajustar, conforme notificação em anexo (anexo 5 - notificação 01-06-2016).*

*Por fim, com baixo impacto no não cumprimento do cronograma físico-financeiro, mas constando para registro, o pagamento das parcelas mensais do serviço de manutenção e conservação não está sendo feito a 100%. Segue o mesmo critério proporcional usado no pagamento dos projetos, além de um fator de redução de 5% em função da exclusão da execução de capina, evitando duplicidade de pagamento com serviços de manutenção do CREMA 2ª Etapa, conforme demonstrado na ficha de campo do serviço componente das medições anexa (anexo 6 - ficha de campo - Manutenção e Conservação – 24ª Med TT 133-2014). ”*

46. *A resposta da equipe de fiscalização do Dnit/PR enfoca que o avanço lento se deve ao atraso na entrega dos projetos e à interferência de obras de restauração do CREMA 2ª Etapa nos*

trechos em questão. Também é informado que a empresa executora tem sua parcela de culpa, está sendo cobrada a se ajustar e, por isso, já foi notificada (peça 14, p. 9-10).

Proposta de encaminhamento:

47. Tendo em vista que a Unidade Local do Dnit em Campo Mourão/PR já está tomando providências para ajustar o cronograma, propõe-se que seja dada ciência sobre os fatos ao Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre - Dnit, CNPJ 04.892.707/0001-00, especificamente à Diretoria-Geral, responsável pela gestão do Programa BR-Legal.

#### IV. Conclusão

48. A fiscalização realizada no Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – Superintendência Regional no Estado do Paraná - Dnit/PR com o objetivo de verificar a execução das obras de manutenção de trechos rodoviários abrangido pelo Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária (BR-Legal), desenvolvido para melhorar a segurança das rodovias federais sob jurisdição do Dnit.

49. Este relatório apresenta o resultado da fiscalização do Contrato TT-133/2014, no valor de R\$ 42.300.000,00 (data-base maio/2012), celebrado com a empresa Faixa Sinalização Viária Ltda, para obras em trechos das rodovias BR-158, BR-272, BR-369, BR-373 e BR-487, no estado do Paraná, totalizando 617,20 km de extensão.

50. O contrato refere-se ao Lote 70, parte do Edital 335/2013, no Regime Diferenciado de Contratações Públicas (RDC), Lei 12.462/2011, que previu o regime de contratação integrada para a elaboração de projeto básico e executivo de engenharia e execução dos serviços técnicos de aplicação e manutenção de dispositivos de segurança e de sinalização rodoviária.

51. Verificou-se que até o momento só foram realizados medições e pagamentos para serviços de 23,66% do valor do contrato.

52. Foram constatadas as seguintes falhas/irregularidades:

- 1) aceite de projeto executivo parcial, 76,79%, sem a equivalente redução do valor contratual, indicando jogo de planilha,
- 2) não cumprimento dos prazos para apresentação do projeto executivo (180 dias),
- 3) atrasos no cronograma de execução dos serviços em relação ao planejado.

53. Os achados se referem à fase posterior à licitação. Por isso promoveu-se a oitiva do Superintendente Regional do Dnit/PR, tendo em vista que, por meio da Portaria nº 52, de 21/5/2015, nomeou comissão de fiscais para “acompanhar e aceitar os projetos, também fiscalizar com vistas à Elaboração de Projeto Básico e Executivo de Engenharia e Execução dos serviços Técnicos de Aplicação e manutenção de dispositivos de Segurança e de sinalização Rodoviária” (peça 15, p. 3).

54. Em resposta (peça 19) ao relatório preliminar (peça 17), informou que na realidade não é o responsável pela aprovação dos projetos. Houve um equívoco na elaboração da portaria e por isso promoveu a sua alteração retirando a atribuição de aprovar projetos e substituí-la pela expressão “para apoiar a CGPERT na análise dos projetos de engenharia”.

55. Realmente, no Programa BR-Legal a atribuição das unidades regionais é de apoio. A atribuição de aprovar projetos é do Diretor-Geral do Dnit que delegou a competência ao Coordenador-Geral de Operações Rodoviárias/DIR/DNIT, conforme consta na Portaria nº 912, publicada no Boletim Administrativo nº 23, de 2 a 6/6/2014 (peça 19, p. 6).

56. É importante salientar que nesta fase processual de fiscalização de obras, a manifestação do gestor não se confunde exatamente com a responsabilização pelos fatos identificados. Trata-se de

*manifestação em nome do órgão. Mas fica esclarecida a responsabilidade pelos projetos aprovados, ou seja, conforme a Portaria nº 912/2014 e os documentos que aprovaram o projeto do Contrato TT-133/2014, trata-se de responsabilidade da Diretoria-Geral do Dnit.*

57. *Quanto aos fatos apontados, há indícios de “jogo de planilha” por parte da empresa no momento da elaboração dos projetos, tendo em vista que apresentou preço de R\$ 42.300.000,00 (API maio/2012) para serviços em 617,2 km de rodovias, conforme o edital, mas realizará serviços apenas em 474 km, ou 76,79% do objeto licitado, pelo mesmo valor total. O projeto executivo já comprova tal fato: foi aprovado projeto apenas para os trechos existentes que somam 474 km*

58. *Em resumo, após vencer a licitação em regime RDC a empresa elaborou projetos distribuindo o valor total do contrato em serviços no trecho de 474 km, quando deveria ter utilizado neste trecho apenas 73,79% do valor total, ou R\$ 32.782.170,00.*

59. *Por isso existe um dano potencial de R\$ 9.517.830,00 (nove milhões, quinhentos e dezessete mil e oitocentos e trinta mil reais), na data base de maio/2012, que representa 23,21% do valor do Contrato TT-133/2014 em serviços que não serão executados em 143,2 km (trechos inexistentes).*

60. *Existe também a possibilidade de que sejam refeitos os projetos para os 474 km de rodovias (reais) e que ocorra a consequente alteração do valor do contrato de R\$ 42.300.000,00 para R\$ 32.782.170,00 (a PI maio/2012), compatível proporcionalmente com o percentual do trecho de rodovia que receberá os serviços.*

61. *A possibilidade de dano ao Erário, ainda que potencial, demanda urgência para que o Dnit e a empresa se manifestem sobre os indícios de irregularidades. Por isso, preliminarmente, deve-se promover a oitiva do Diretor-Geral do Dnit e da empresa contratada nos termos do artigo 250, Inciso V e parágrafo 6º, do Regimento Interno do Tribunal.*

62. *Outrossim, nos termos do parágrafo 6º do mesmo artigo 250, a audiência dos responsáveis pode ser postergada para outra fase processual.*

63. *Em relação à continuidade dos serviços, o enquadramento do achado como irregularidade IG-C, irregularidade grave com continuidade da obra, deve-se ao fato de haver um prejuízo potencial de 23,21% relativo aos serviços que não serão executados, mas a correção pode se dar por meio de alterações no contrato. Os serviços em andamento no trecho de 474 km, manutenção das estradas, não são alcançados pelos fatos apontados e, portanto, devem continuar.*

64. *Quanto à manifestação acerca dos outros dois achados, atrasos na entrega de projetos e na execução, o Superintendente do Dnit/PR informa que tem plena ciência dos fatos e o principal motivo dos atrasos para execução foi a falta de disponibilidade dos projetos conclusos. Considerando que a proposta de encaminhamento no relatório inicial era de ciência dos fatos ao Dnit/PR, é desnecessária nova comunicação.*

#### *V. Proposta de encaminhamento*

65. *Ante todo o exposto propomos:*

65.1. *nos termos do artigo 250, Inciso V e parágrafo 6º, do Regimento Interno do Tribunal, promover a oitiva do Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre - Dnit, CNPJ 04.892.707/0001-00, na pessoa do Diretor-Geral, Valter Casimiro Silveira, CPF 564.286.341-04, para que, no prazo de quinze dias, apresente a manifestação do órgão pelo fato de ter aceito em 31/10/2014 e 30/4/2015 os projetos básico e executivo do Contrato TT-133-14, firmado entre o Dnit e a empresa Faixa Sinalização Viária Ltda, em desacordo com o volume de serviços previstos no edital e no contrato, com indícios de “jogo de planilha” e sobrepreço de R\$ 9.517.830,00, data base de*

maio/2012, caracterizados pelos seguintes fatos:

a) a Unidade Local do Dnit em Campo Mourão/PR informou que do total de 617,2 km de rodovias discriminadas no edital para receberem os serviços previstos apenas 474 km estão sob jurisdição do Dnit;

b) a empresa apresentou proposta conforme o edital mas posteriormente apresentou planilha de serviços sem considerar a redução do objeto do contrato, redistribuindo os valores de modo que o valor total permaneceu o mesmo, R\$ 42.300.00,00 (vide documento “critério de pagamento por km”);

c) houve também inclusão de outros valores na planilha de serviços em trechos inexistentes:

c.1) em trechos que não estão sob jurisdição do Dnit:

c.1.1) os serviços do trecho delegado ao estado do Paraná, e concedido à iniciativa privada, da BR-369 do km 228,5 ao 249,8 (21,3 km), PNV 369BPR0725/0730/0735 – itens 2.1.15, 2.1.16, 2.1.17 2.2.15, 2.2.16, 2.2.17, 2.3.15, 2.3.16 e 2.3.17 = R\$ 314.339,72;

c.1.2) os serviços do trecho delegado ao Estado do Paraná, e concedido à iniciativa privada, da BR-158 do km 401,3 ao 404,1 (2,8 km), PNV 158BPR0927, itens 2.1.3, 2.2.3 e 2.3.3 = R\$ 84.092,37;

c.1.3) os serviços do km 0 ao 2,5 da BR-487, parte do PNV 487BPR0070, em virtude de estarem sob jurisdição do Estado do Mato Grosso do Sul, itens 2.1.23, 2.2.23 e 2.3.23 = R\$ 228.391,89 (valor proporcional do km 0 ao 2,5 do total do km 0 ao 12 que consta na planilha);

c.2) em trechos de rodovias ainda não implantadas, rodovia BR-487:

c.2.1) 94,4 km, PNV 487BPR0075/0080/0090/0100/0130 (km 12 ao 106,4), itens 2.1.24 a 2.1.28, 2.2.24 a 2.2.28, 2.3.24 a 2.3.28 = R\$ 1.284.075,83;

c.3) em rodovias ainda em implantação, BR-487, sem prazo para conclusão:

c.3.1) 19,2 km, PNV 487BPR0150/51/52 (km 125,1 a 145,2), itens 2.1.29, 2.1.30, 2.1.31, 2.2.29, 2.2.30, 2.2.31, 2.3.29, 2.3.30 e 2.3.31 = R\$ 332.629,89 (valores proporcionais nos PNV 487BPR0150 e 52 que constam na planilha);

65.1.1. informar que os fatos podem resultar em decisão do Tribunal no sentido de desconstituir ato ou processo administrativo ou alterar o contrato;

65.2. nos termos artigo do 250, Inciso V, e § 6º, do Regimento Interno do Tribunal, promover a **oitiva** da empresa Faixa Sinalização Viária Ltda, 74.315.607/0001-05, para que para que, no prazo de quinze dias, se manifeste, se for de seu interesse, acerca dos indícios de irregularidades nos projetos do Contrato TT-133-14, firmado entre o Dnit e a empresa Faixa Sinalização Viária Ltda, tendo em vista que foi constatado que os projetos estão em desacordo com o volume de serviços previstos no edital e no contrato, com indícios de “jogo de planilha” e sobrepreço de R\$ 9.517.830,00, data base de maio/2012, caracterizados pelos seguintes fatos:

a) a Unidade Local do Dnit em Campo Mourão/PR informou que do total de 617,2 km de rodovias discriminadas no edital para receberem os serviços previstos apenas 474 km estão sob jurisdição do Dnit;

b) a empresa apresentou proposta conforme o edital mas posteriormente apresentou planilha de serviços sem considerar a redução do objeto do contrato, redistribuindo os valores de modo que o valor total permaneceu o mesmo, R\$ 42.300.00,00 (vide documento “critério de pagamento por km”);

c) houve também inclusão de outros valores na planilha de serviços em trechos inexistentes:

c.1) em trechos que não estão sob jurisdição do Dnit:

*c.1.1) os serviços do trecho delegado ao estado do Paraná, e concedido à iniciativa privada, da BR-369 do km 228,5 ao 249,8 (21,3 km), PNV 369BPR0725/0730/0735 – itens 2.1.15, 2.1.16, 2.1.17 2.2.15, 2.2.16, 2.2.17, 2.3.15, 2.3.16 e 2.3.17 = R\$ 314.339,72;*

*c.1.2) os serviços do trecho delegado ao Estado do Paraná, e concedido à iniciativa privada, da BR-158 do km 401,3 ao 404,1 (2,8 km), PNV 158BPR0927, itens 2.1.3, 2.2.3 e 2.3.3 = R\$ 84.092,37;*

*c.1.3) os serviços do km 0 ao 2,5 da BR-487, parte do PNV 487BPR0070, em virtude de estarem sob jurisdição do Estado do Mato Grosso do Sul, itens 2.1.23, 2.2.23 e 2.3.23 = R\$ 228.391,89 (valor proporcional do km 0 ao 2,5 do total do km 0 ao 12 que consta na planilha);*

*c.2) em trechos de rodovias ainda não implantadas, rodovia BR-487:*

*c.2.1) 94,4 km, PNV 487BPR0075/0080/0090/0100/0130 (km 12 ao 106,4), itens 2.1.24 a 2.1.28, 2.2.24 a 2.2.28, 2.3.24 a 2.3.28 = R\$ 1.284.075,83;*

*c.3) em rodovias ainda em implantação, BR-487, sem prazo para conclusão:*

*c.3.1) 19,2 km, PNV 487BPR0150/51/52 (km 125,1 a 145,2), itens 2.1.29, 2.1.30, 2.1.31, 2.2.29, 2.2.30, 2.2.31, 2.3.29, 2.3.30 e 2.3.31 = R\$ 332.629,89 (valores proporcionais nos PNV 487BPR0150 e 52 que constam na planilha);*

*65.2.1. informar que os fatos podem resultar em decisão do Tribunal no sentido de desconstituir ato ou processo administrativo ou alterar contrato em seu desfavor”.*

É o Relatório.

## VOTO

Em exame Relatório de Auditoria realizada no Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – Superintendência Regional no Estado do Paraná - Dnit/PR com o objetivo de verificar a execução das obras de manutenção de trechos rodoviários abrangidos pelo Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária (BR-Legal), desenvolvido para melhorar a segurança das rodovias federais sob jurisdição do Dnit.

2. O referido programa tem como propósito implantar, renovar e manter a sinalização horizontal e vertical, além dos dispositivos auxiliares de segurança viária na malha federal sob a responsabilidade do Dnit, por meio de contratos com cinco anos de duração. Tendo em vista a relevância do assunto, que visa garantir maior segurança aos usuários das rodovias federais, o TCU tem realizado diversas auditorias em empreendimentos integrantes do Programa BR-Legal.

3. A presente fiscalização centrou-se na análise do Contrato TT-133/2014, celebrado com a empresa Faixa Sinalização Viária Ltda., referente ao Lote 70 do Edital RDC 335/2013-00, que contempla trechos das rodovias BR-158, BR-272, BR-369, BR-373 e BR-487, no estado do Paraná, com 617,20 km de extensão total. O valor do contrato, executado no regime de contratação integrada, é de R\$ 42.300.000,00 (a preços de maio/2012).

4. Após a realização dos trabalhos de campo, a equipe de auditoria da Secretaria de Controle Externo no Estado do Paraná (Secex-PR) apontou a ocorrência dos seguintes indícios de irregularidade:

- a) aceite de projeto executivo parcial, abrangendo 76,79% do objeto licitado, sem a equivalente redução do valor contratual;
- b) não cumprimento do prazo contratual para apresentação do projeto executivo (180 dias);
- c) atrasos no cronograma de execução dos serviços.

## II

5. Feita essa breve apresentação dos fatos, passo a me manifestar sobre a presente fiscalização.

6. Com relação ao primeiro achado de auditoria, a equipe de fiscalização apurou que o Edital RDC 335/2013-00 incluiu trechos rodoviários no objeto da licitação que não estavam sob a jurisdição do Dnit, e sim do DER-PR ou da Agesul/MS, bem como trechos concedidos à iniciativa privada. Também foi observada a presença de segmentos rodoviários ainda não pavimentados ou sequer implantados. Assim, a unidade técnica concluiu haver indícios de “jogo de planilha” por parte da empresa no momento da elaboração dos projetos básico e executivo, tendo em vista que apresentou proposta para executar os serviços em 617,2 km de rodovias, nos termos do edital, mas realizará efetivamente serviços apenas em 474 km, ou seja, em 76,79% do objeto licitado, sem que haja a correspondente redução no valor total do ajuste.

7. Entendeu a equipe de auditoria que deveria haver redução do valor contratado para R\$ 32.782.170,00. Por isso, existiria um indício de sobrepreço de R\$ 9.517.830,00, representando 23,21% do valor do Contrato TT-133/2014, relativos aos serviços que não serão executados em 143,2 km (trechos inexistentes ou que não estão sob a responsabilidade do Dnit).

8. Dessa forma, considerando a possibilidade de dano ao Erário, acolho a proposta de realizar a oitiva do Dnit e da empresa contratada para que se manifestem sobre o indício de irregularidade, nos termos do artigo 250, Inciso V e parágrafo 6º, do Regimento Interno do Tribunal, pois futura determinação desta Corte de Contas poderá resultar no bloqueio dos recursos destinados ao Contrato

em exame e/ou fixar prazo para que o órgão contratante promova a anulação do ajuste ou correção das quantidades discrepantes. Assim, convém conferir a oportunidade para que a empresa contratada se manifeste sobre o referido achado de auditoria.

9. Outrossim, considero pertinente a proposta de postergar a audiência dos responsáveis para outra fase processual, mas enfatizo que tal medida se faz imprescindível, haja vista a gravidade do indício de irregularidade que ora se apresenta. Unidade técnica deverá identificar os responsáveis pela realização de licitação a partir de anteprojeto contendo a prestação de serviços em trechos rodoviários inexistentes ou que não estão sob a gestão do Dnit. Cabe também identificar aqueles que durante a fase de execução contratual não tomaram as providências cabíveis para realizar o aditamento do contrato em virtude da redução do escopo dos serviços a serem prestados. Dada a urgência da matéria, deve-se priorizar o exame do seu aspecto objetivo, concluindo se a impropriedade identificada subsiste de fato ou não, deixando-se a análise subjetiva da conduta dos responsáveis o estágio processual seguinte.

10. Em relação ao enquadramento do achado pela unidade técnica como irregularidade grave com continuidade da obra (IG-C), **data maxima venia**, observo haver um prejuízo potencial de 23,21% em relação ao valor total da avença, referente aos serviços que não serão executados.

11. Nos termos do art. 117, §1º, inciso IV, da Lei 13.242/2015 (LDO/2016), os atos e fatos materialmente relevantes em relação ao valor total contratado que apresentem potencialidade de ocasionar prejuízos ao erário ou a terceiros e que possam ensejar nulidade de procedimento licitatório ou de contrato devem ser classificados como “IG-P”, e não como “IG-C”.

12. No entanto, considerando disposição expressa no art. 117, §9º, da Lei 13.242/2015, deve ser conferido prazo para manifestação preliminar de 15 dias ao órgão contratante acerca do referido achado de auditoria antes de esta Corte de Contas realizar comunicação à Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização do Congresso Nacional de que foi encontrado indício de irregularidade grave no empreendimento.

13. Ante o exposto, determino que a Secex-PR adote as seguintes providências:

- a) com fulcro no art. 117, §9º, da Lei 13.242/2015, c/c o art. 14, **caput**, da Resolução TCU 280/2016, promova a manifestação preliminar do Dnit acerca da presente irregularidade, conferindo-lhe prazo improrrogável de 15 (quinze) dias, contados da notificação;
- b) com base no art. 14, §3º, da Resolução TCU 280/2016, reclassifique o achado III.1 do relatório de fiscalização para “p.IGP” no Sistema Fiscalis;
- c) tendo em vista o princípio da racionalidade administrativa e da concentração dos atos processuais, faculte, no prazo de 15 (quinze dias), a manifestação do Dnit e da empresa contratada, Faixa Sinalização Viária Ltda., acerca dos fatos expostos no relatório de fiscalização, alertando-os de que o Tribunal poderá, com base no art. 71, inciso IX, da Constituição Federal, fixar prazo para repactuação ou anulação do Contrato TT-133/2014, bem como de que poderá haver a inclusão da obra no quadro de bloqueio da Lei Orçamentária Anual;
- d) analise as respostas oferecidas às oitivas ora determinadas observando o prazo previsto no art. 17 da Resolução TCU 280/2016;
- e) identifique os responsáveis pela realização do RDC 335/2013-00 a partir de anteprojeto contendo previsão de prestação de serviços em trechos rodoviários inexistentes, em implantação ou que não estão sob a gestão do Dnit, bem como dos gestores que durante a fase de execução contratual não tomaram as providências cabíveis para realizar o aditamento do contrato decorrente em virtude da redução do escopo dos serviços a serem prestados, submetendo a este relator as propostas de audiência cabíveis.

14. No que tange aos demais achados de auditoria, acolho o exame realizado pela unidade técnica, adotando-o como razões de decidir. Contudo, creio que um esclarecimento adicional seja necessário para o saneamento dos autos. O Dnit/PR frisou que o avanço lento do empreendimento deriva do atraso na entrega dos projetos pela contratada e da interferência de obras de restauração do CREMA 2ª Etapa nos trechos em questão.

15. Tal informação me fez perquirir se não haveria sobreposição entre os objetos contratados no âmbito do CREMA e do Programa BR-Legal, pois as intervenções do CREMA também abrangem a execução dos serviços de sinalização horizontal e vertical dos trechos recuperados, além de outros dispositivos de segurança viária, tal como de defensas metálicas. Portanto, faço proposição para que a unidade técnica elucidie essa questão.

16. Ênfase que essa aparente sobreposição entre o CREMA e o Programa BR-Legal não se refere apenas ao trecho auditado, mas também a outros lotes do edital RDC 335/2013-00. Por exemplo, no lote 71, que contempla a execução dos serviços do BR-Legal em trechos das rodovias BR-163, BR-272, BR-277, BR-280, BR-467 e BR-469 (peça 4, fl. 158), há coincidência dos segmentos rodoviários com o objeto do Contrato 205/2013, licitado por meio do Edital RDC 773/2012, cujo objeto são as obras de revitalização (recuperação, restauração e manutenção) rodoviária – Crema 2ª etapa, no estado do Paraná, nas rodovias BR-163 (km 119,1 a 192,2 e km 242,2 a 281,1), BR-467 (km 71,8 a 117,4) e BR-272 (km 527 a 572,3). O valor do Contrato 205/2013 a preços iniciais é de R\$ 198.379.758,52 (ref. julho/2012), firmado com o Consórcio Dalba/Sulcatarinense, conforme pode ser verificado no relatório que embasou o recente Acórdão 2.124/2016-Plenário, por mim relatado.

Ante todo o exposto, VOTO por que seja adotada a deliberação que ora submeto a este Colegiado.

TCU, Sala das Sessões Ministro Luciano Brandão Alves de Souza, em 14 de setembro de 2016.

BENJAMIN ZYMLER  
Relator



## ACÓRDÃO Nº 2356/2016 – TCU – Plenário

1. Processo nº TC 013.068/2016-4.
2. Grupo I – Classe de Assunto: V – Relatório de Auditoria
3. Interessados/Responsáveis:
  - 3.1. Interessado: Congresso Nacional (vinculador)
  - 3.2. Responsável: José da Silva Tiago (089.172.641-15).
4. Órgão/Entidade: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes.
5. Relator: Ministro Benjamin Zymler.
6. Representante do Ministério Público: não atuou.
7. Unidade Técnica: Secretaria de Controle Externo no Estado do Paraná (Secex-PR).
8. Representação legal: não há

## 9. Acórdão:

VISTOS, relatados e discutidos estes autos de relatório de auditoria realizada nas obras de manutenção de trechos rodoviários abrangidos pelo Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária (BR-Legal), executadas no âmbito do Contrato TT-133/2014, celebrado entre o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes e a empresa Faixa Sinalização Viária Ltda., referente ao Lote 70 do Edital RDC 335/2013-00, que contempla trechos das rodovias BR-158, BR-272, BR-369, BR-373 e BR-487, no estado do Paraná,

ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão do Plenário, ante as razões expostas pelo Relator, em:

9.1. com base no art. 117, §9º, da Lei 13.242/2015, c/c o art. 14, caput, da Resolução TCU 280/2016, e o art. 250, inciso V e parágrafo 6º, do Regimento Interno do Tribunal, promover a oitiva da empresa Faixa Sinalização Viária Ltda., na pessoa do seu representante legal, e do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - Dnit, na pessoa do Diretor-Geral, para que, no prazo de 15 (quinze) dias, apresentem manifestações acerca dos indícios de irregularidade observados no Contrato TT-133/2014, executado em desacordo com o volume de serviços previstos no edital e no contrato, com indícios de “jogo de planilha” e de sobrepreço de R\$ 9.517.830,00, caracterizados pelos seguintes fatos:

9.1.1. a Unidade Local do Dnit em Campo Mourão/PR informou que do total de 617,2 km de rodovias discriminadas no edital para receberem os serviços previstos apenas 474 km estão sob jurisdição do Dnit;

9.1.2. a empresa contratada apresentou proposta conforme o edital, mas posteriormente apresentou planilha de serviços sem considerar a redução do objeto do contrato, redistribuindo os valores de modo que o valor total permaneceu o mesmo, R\$ 42.300.00,00 (conforme documento “critério de pagamento por km”);

9.1.3. houve também inclusão de outros valores na planilha de serviços em trechos inexistentes, não implantados, ainda em implantação ou que não estão sob jurisdição do Dnit:

9.1.3.1. os serviços do trecho delegado ao estado do Paraná, e concedido à iniciativa privada, da BR-369 do km 228,5 ao 249,8 (21,3 km), PNV 369BPR0725/0730/0735 – itens 2.1.15, 2.1.16, 2.1.17 2.2.15, 2.2.16, 2.2.17, 2.3.15, 2.3.16 e 2.3.17;

9.1.3.2. os serviços do trecho delegado ao Estado do Paraná, e concedido à iniciativa privada, da BR-158 do km 401,3 ao 404,1 (2,8 km), PNV 158BPR0927, itens 2.1.3, 2.2.3 e 2.3.3;

9.1.3.3. os serviços do km 0 ao 2,5 da BR-487, parte do PNV 487BPR0070, em virtude de estarem sob jurisdição do Estado do Mato Grosso do Sul, itens 2.1.23, 2.2.23 e 2.3.23;

9.1.3.4. os serviços do PNV 487BPR0075/0080/0090/0100/0130 (km 12 ao 106,4), itens 2.1.24 a 2.1.28, 2.2.24 a 2.2.28, 2.3.24 a 2.3.28, por se referirem a trechos ainda não implantados;

9.1.3.5. os serviços do PNV 487BPR0150/51/52 (km 125,1 a 145,2), itens 2.1.29, 2.1.30, 2.1.31, 2.2.29, 2.2.30, 2.2.31, 2.3.29, 2.3.30 e 2.3.31, pois são segmentos ainda em implantação, sem prazo previsto de conclusão;

9.2. determinar à Secex-PR que:

9.2.1. nos ofícios a serem enviados em atendimento ao subitem 9.1 deste acórdão, informar aos destinatários que os fatos podem resultar em bloqueio dos recursos orçamentários e financeiros para o Contrato TT-133/2014, bem como em decisão do Tribunal, amparada no art. 71, inciso IX, da Constituição Federal, no sentido de fixar prazo para que se promova repactuação ou anulação do referido contrato.

9.2.2. com base no art. 14, §3º, da Resolução TCU 280/2016, reclassifique o achado III.1 do relatório de fiscalização para “p.IGP” no Sistema Fiscalis;

9.2.3. analise as respostas oferecidas às oitivas ora determinadas observando o prazo previsto no art. 17 da Resolução TCU 280/2016;

9.2.4. identifique os responsáveis pela realização do RDC 335/2013-00 a partir de anteprojeto contendo a previsão de prestação de serviços em trechos rodoviários inexistentes, em implantação ou que não estão sob a gestão do Dnit, bem como dos gestores que durante a fase de execução contratual não tomaram as providências cabíveis para realizar o aditamento do contrato decorrente em virtude da redução do escopo dos serviços a serem prestados, submetendo oportunamente ao relator as propostas de audiência cabíveis;

9.2.5. examine se existe sobreposição entre os objetos contratados no âmbito do CREMA e do Programa BR-Legal nos trechos rodoviários fiscalizados, assim como em outros lotes do edital RDC 335/2013-00, tendo em vista que as obras de recuperação do CREMA também podem incluir a execução de sinalização vertical e horizontal nos trechos recuperados, além de outros dispositivos de segurança viária, tal como de defensas metálicas;

9.3. com fundamento no art. 7º da Resolução TCU 265/2014, dar ciência ao Dnit/PR sobre a existência de atrasos injustificados, tanto em relação à apresentação de projetos pela empresa contratada quanto aos cronogramas de execução dos serviços, o que afronta os artigos 57, §§ 1º e 2º, 66, 78, incisos I a IV, 86 e 92 da lei 8.666/1993, de aplicação obrigatória no âmbito do RDC, exigindo-se instauração de processo administrativo com vistas a apuração de responsabilidades e eventual aplicação das sanções previstas na cláusula décima do Contrato TT-133/2014;

9.4. encaminhar cópia deste acórdão, assim como do relatório e voto que o fundamentam, aos seguintes destinatários:

9.4.1. Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária, para que na supervisão de outras fiscalizações do Programa BR-Legal observe se existem ocorrências semelhantes às identificadas nos presentes autos, bem como se há sobreposição de trechos rodoviários licitados com contratos em andamento no âmbito do CREMA;

9.4.2. Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização do Congresso Nacional.

10. Ata nº 35/2016 – Plenário.

11. Data da Sessão: 14/9/2016 – Ordinária.

12. Código eletrônico para localização na página do TCU na Internet: AC-2356-35/16-P.

13. Especificação do quorum:

13.1. Ministros presentes: Aroldo Cedraz (Presidente), Benjamin Zymler (Relator), Raimundo Carreiro, José Múcio Monteiro, Ana Arraes e Vital do Rêgo.

13.2. Ministro-Substituto convocado: Marcos Bemquerer Costa.

13.3. Ministros-Substitutos presentes: Augusto Sherman Cavalcanti, André Luís de Carvalho e Weder de Oliveira.

(Assinado Eletronicamente)  
AROLDO CEDRAZ  
Presidente

(Assinado Eletronicamente)  
BENJAMIN ZYMLER  
Relator

Fui presente:

(Assinado Eletronicamente)  
LUCAS ROCHA FURTADO  
Procurador-Geral, em exercício