

GRUPO I – CLASSE V – Plenário

TC 009.942/2018-1

Natureza: Auditoria.

Unidade: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT.

Responsáveis: Antônio Henrique da Luz Bezerra (CPF 516.467.573-00), Gerardo de Freitas Fernandes (CPF 062.944.483-87), Glauco Henrique Ferreira da Silva (CPF 515.657.143-34), Sylvio Barbosa Cardoso Júnior (CPF 073.218.643-91), Thadeu Fellipe Lopes Silva (CPF 603.043.823-96) e Consórcio Edeconsil Construções e Locações Ltda. (CNPJ 07.073.042/0001-00).

Interessado: Congresso Nacional.

Representação legal: não há.

RELATÓRIO

Após a análise do feito, o auditor da Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil - SeinfraRodovia consignou o seu parecer à Peça 63, com a anuência do diretor e do secretário (Peças 64 e 65), nos seguintes termos:

“INTRODUÇÃO

Trata-se de análise das respostas às oitivas direcionadas à Superintendência Regional do Dnit no estado do Maranhão (SRDNIT/MA) e ao Consórcio Edeconsil – Amorim Coutinho, ante a possibilidade de este Tribunal vir a adotar medida cautelar suspensiva da execução dos serviços objeto do Contrato UT-0387/2017-00, em razão de indícios de irregularidades apurados na Fiscalização 84/2018, realizada no âmbito do Fiscobras 2018, nas obras de adequação da capacidade e de reabilitação do trecho rodoviário da BR-135/MA – km 51,30 ao km 95,60.

HISTÓRICO

2. A Fiscalização 84/2018, realizada no período de 23/3/2018 a 3/8/2018, teve por objetivo fiscalizar as obras de adequação de capacidade e reabilitação com melhorias da rodovia BR-135/MA - segmento km 51,30 - km 95,60 (Lote 2). Adicionalmente, teve por objetivo o monitoramento das determinações constantes no Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário (Relator: Ministro-Substituto Marcos Bemquerer), em cumprimento ao Acórdão 938/2018-TCU-Plenário (Relatora: Ministra Ana Arraes).

3. As obras estão sendo executadas pelo Consórcio Edeconsil – Amorim Coutinho, conforme Contrato UT-0387/2017-00, firmado pela SRDNIT/MA, a partir do resultado da licitação relativa ao Edital RDC-Eletrônico 398/2016-15, cujo regime de execução é a empreitada por preço unitário. O valor global do contrato é de R\$ 106.845.000,00 (1/2016). Para a supervisão das obras, a SRDNIT/MA contratou a empresa Modelagem Engenharia Ltda., conforme Contrato UT-0394/2017-00.

4. Segundo o Relatório de Fiscalização 84/2018 (peça 49), foram apontadas as seguintes irregularidades:

a) Achado III.1 - Projeto executivo deficiente/desatualizado (IGC): Verificou-se que o projeto executivo que fundamenta o Contrato UT-0387/2017-00 está desatualizado, prevendo serviços em desacordo com a realidade da obra e soluções amparadas em estudos defasados ou insuficientes, afrontando a Lei 12.462/2011, art. 2º, inc. V, c/c art. 8º, § 7º, assim como a Lei 8.666/1993, em especial o art. 6º, inc. X, e o art. 12. As deficiências relacionam-se às partes de terraplenagem e pavimentação do projeto executivo, bem como aos serviços de implantação de barreiras de segurança, de plantio de árvores e de enleivamento.

b) Achado III.2 - Descumprimento de determinação exarada pelo TCU (IGC): Este achado decorre do monitoramento do item 9.9 do Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário, proferido no âmbito do TC 001.576/2014-3, que teve como objeto o antigo edital de licitação referente às mesmas obras relativas ao Lote 2 da BR-135/MA, à época revogado, e no qual foram determinadas correções no projeto executivo

previamente à publicação do novo edital. Constatou-se que a nova licitação foi realizada sem as correções no projeto, razão pela qual se considerou descumprida a determinação.

c) Achado III.3 - Ausência de parâmetros de recebimento das obras (IGC): Apontou-se a ausência, de forma clara, no Edital RDC Eletrônico 398/2016-15, da previsão de obrigatoriedade de cumprimento, por parte da contratada, de parâmetros mínimos de recebimento de obras previstos na Instrução de Serviço DNIT 13/2013, em desacordo com determinação do TCU proferida no Acórdão 1.338/2013-TCU-Plenário (Relator: Ministro José Múcio Monteiro).

d) Achado III.4: - Existência de atrasos que podem comprometer o prazo de entrega do empreendimento (IGC): Constataram-se diversas situações que estavam impedindo o avanço das obras conforme o cronograma inicialmente planejado, sobretudo relacionadas a condições climáticas e interferências, no entorno da rodovia, tais como edificações, cercas, redes de energia elétrica e comunidades quilombolas. Diante desses entraves, a SRDNIT/MA previra a prorrogação do prazo contratual por mais 120 (cento e vinte) dias. Entretanto, como o próprio gestor reconheceu a existência de restrições orçamentárias, vislumbrou-se o risco de não cumprimento do prazo informado.

5. Em relação ao Achado III.1, a equipe de auditoria considerou que os fatos apontados ensejariam a hipótese de adoção de medida cautelar com vistas à suspensão da execução dos serviços do Contrato UT-0387/2017-00, até que o DNIT promovesse a revisão do projeto executivo de modo a adequá-lo à realidade atual da rodovia e corrigir as deficiências apontadas. Ponderou, contudo, que, previamente à adoção de tal medida, fosse realizada a oitiva, na forma prevista no art. 276, § 2º, do Regimento Interno do TCU - RITCU.

6. Com relação aos Achados III.2, III.3 e III.4, a equipe de auditoria consignou, em seu relatório, propostas de realização de oitivas e audiências, mas sugeriu que tais medidas fossem adotadas em etapa processual subsequente, com o intuito de permitir que o gestor se concentrasse nos fatos relacionados à medida cautelar, que demandariam urgente atuação por parte deste Tribunal.

7. Após pronunciamento favorável dos dirigentes da SeinfraRodoviaAviação (peças 50 e 51), os autos foram submetidos à relatora, Exma. Ministra Ana Arraes, que, por meio de despacho (peça 53), proferiu as seguintes determinações:

11. Ante o exposto, restituo os presentes autos à SeinfraRodoviaAviação, a fim de que:

I) com fundamento no art. 276, § 2º, do Regimento Interno, efetue a oitiva da Superintendência Regional do Dnit no Maranhão para que, no prazo de até cinco dias úteis:

a) manifeste-se sobre os indícios de irregularidades verificados na execução do Contrato UT-0387/2017-00, constantes do Achado III.1 do relatório de auditoria (Projeto executivo deficiente/desatualizado);

b) informe a situação atual do referido contrato em termos de execução físico-financeira.

II) com fundamento no mesmo dispositivo do Regimento Interno, promova a oitiva do Consórcio Edeconsil – Amorim Coutinho para, se assim desejar, manifestar-se sobre os indícios de irregularidades citados no item anterior;

III) alerte os destinatários dessas oitivas quanto à possibilidade de o Tribunal vir a adotar medida cautelar suspensiva da execução dos serviços objeto do Contrato UT-0387/2017-00 até que se promova a revisão do projeto executivo de modo a adequá-lo à realidade atual da rodovia e a corrigir as deficiências apontadas;

IV) envie aos interessados cópia das peças 49/51 e deste despacho, como subsídio para as respostas.

8. Após realizadas as oitivas determinadas (peças 55 e 56), a SRDNIT/MA e a empresa líder do consórcio construtor apresentaram suas manifestações às peças 59-61.

9. Por fim, cabe informar que as questões tratadas neste processo são correlatas às tratadas no TC 009.944/2018-4, cujo objeto é o Lote 3 das obras da BR-135/MA, de tal maneira que os termos das análises e dos encaminhamentos nas instruções no âmbito dos dois processos guardam relativa semelhança.

Exame Técnico

10. Esta instrução visa a apresentar a análise das oitivas realizadas em cumprimento ao despacho da Exma. Ministra Ana Arraes (peça 53) e, por conseguinte, avaliar se é pertinente a adoção de medida cautelar suspensiva da execução dos serviços do Contrato UT-0387/2017-00.

I. Oitiva da SRDNIT/MA e do consórcio construtor quanto ao Achado III.1 - Projeto executivo deficiente/desatualizado (Relatório de Fiscalização 84/2018, peça 49)

I.1. Resumo do Achado III.1

11. Constatou-se que a execução das obras está ocorrendo com base em um projeto executivo desatualizado e que não possui a totalidade dos elementos necessários e suficientes à execução completa do objeto, em afronta ao inciso X do art. 6º da Lei 8.666/93, assim como à Lei 12.462/2011, art. 2º, inc. IV, e art. 8º, § 7º.
12. Vale lembrar que, em 2014, esta Corte de Contas, no âmbito do TC 001.576/2014-3 (já arquivado – Relatora: Ministra Ana Arraes), realizou auditoria em licitação anterior (Edital 51/2014), que tinha como objeto as mesmas obras em questão neste achado. Naquela auditoria foram identificadas irregularidades no projeto executivo, o qual havia sido aprovado pela SRDNIT/MA, por meio da Portaria 9/2012. Após oitiva e audiência dos interessados, o Tribunal proferiu o Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário, no qual se determinou ao DNIT, dentre outras medidas, a efetivação de correções no projeto quando da publicação do novo edital licitatório, conforme trecho abaixo transcrito:
- 9.9.2. previamente à publicação do novo edital licitatório para contratação das obras de adequação de capacidade e de restauração da BR-135/MA, reavalie os seguintes pontos:
 - 9.9.2.1. quantitativos do item “Barreira de Segurança”, dupla e simples;
 - 9.9.2.2. quantitativo do item “plantio de mudas arbóreas”;
 - (...)
 - 9.9.2.4. estimativas do crescimento do tráfego de veículos aplicáveis ao Lote 2;
 - (...)
13. Na presente auditoria, objeto deste TC 009.942/2018-1, a equipe técnica deste Tribunal examinou o novo edital licitatório para as obras da BR-135/MA (Edital RDC Eletrônico 398/2016-15 – Lote 2), e verificou que a SRDNIT/MA utilizou o mesmo projeto adotado na licitação anterior (aprovado por meio da Portaria 9/2012), realizando, apenas, uma atualização do orçamento da obra.
14. Diante disso, a equipe de auditoria concluiu que as correções determinadas no Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário não haviam sido implementadas.
15. Ademais, a equipe de auditoria reexaminou o projeto executivo, dessa vez, porém, com foco na avaliação da sua serventia para a realização das obras no âmbito do atual contrato. Nesse reexame identificou outras inconsistências, além daquelas que já haviam sido apontadas na auditoria anterior.
16. Assim, as irregularidades em questão neste Achado III.1 retratam inconsistências no projeto executivo identificadas na presente auditoria, como também na auditoria anterior, as quais se referem, em síntese, a:
- a) estudos de tráfego desatualizados;
 - b) previsão e execução de serviços de remoção de solo mole e execução de camada drenante sem justificativa técnica;
 - c) previsão de empréstimos de terraplenagem em desacordo com a realidade atual da obra;
 - d) previsão e execução de serviços de terraplenagem desnecessários em virtude do não aproveitamento de material oriundo de rebaixos de corte e greide colado;
 - e) previsão, em orçamento, de quantitativos de serviços não devidamente justificados.
17. Em suas manifestações, a SRDNIT/MA e o consórcio construtor apresentaram argumentos específicos para cada uma das inconsistências apontadas. Além disso, a SRDNIT/MA apresentou, em considerações preliminares, justificativas para utilização do mesmo projeto adotado na licitação anterior (aprovado por meio da Portaria 9/2012).
18. Dito isso, a seguir serão apresentadas, em tópicos, as sínteses dos argumentos apresentados pelas partes, juntamente com as respectivas análises desta unidade técnica.
- I.1.1. Considerações preliminares (sobre a utilização do projeto adotado na licitação anterior)
 - I.1.1.1. Manifestação da SRDNIT/MA (peças 59 e 60)
19. De início, o Superintendente Regional esclarece que, sendo a autoridade competente para opinar e decidir por reavaliar/revisar/modificar o projeto aprovado, em decorrência de atribuição de gestão da unidade e do Regimento Interno do DNIT, art. 140, V e XXIV, buscou realizar a reavaliação dos itens mencionados no Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário, e que isso poderia ser observado no orçamento referencial, no que concerne aos quantitativos de barreira de segurança (dupla e simples) e de plantio de mudas arbóreas, que teriam sido corrigidos. Restaria assim comprovado que a Superintendência visou à atualização do projeto em conjunto com as projetistas, as quais teriam realizado tais modificações. Defendeu, ainda, que a solução de projeto, para a época (2012), não teria sido equivocada.

20. Além disso, justificou que os ajustes no projeto determinados no Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário careceriam de novos estudos, citando como exemplo, estudos geológicos e geotécnicos e a análise mecânica prevista na Nota Técnica 123/2014 da Coordenação de Projetos de Infraestrutura do DNIT, os quais não poderiam ser executados no âmbito do contrato referente à elaboração do projeto em tela, e que agora estariam sendo supridos por meio do contrato de supervisão da obra.

21. Argumentou que essa situação seria pacífica e prevista no âmbito da autarquia, e consolidada por meio da Instrução Normativa 4/2018, que fixa os procedimentos para revisão de projeto de engenharia de infraestrutura rodoviária na fase de obras, em seu art. 4º, inciso II. Essa instrução atenderia, inclusive, a uma série de acórdãos e determinações do TCU. A revisão de projeto em fase de obras seria realizada, até mesmo, com o intuito de se obter a melhor solução para o pavimento no momento próprio da implantação da obra.

22. Trouxe argumentos que justificariam o fato de não se realizar alterações de projeto previamente à licitação, mas sim numa revisão de projeto em fase de obras, em síntese:

a) inexistiria verba específica para a alteração de um projeto após a conclusão do contrato com a projetista;

b) seria necessária uma nova licitação para realizar novos estudos e alterações maiores, restando como alternativa mais econômica implementar tais alterações no âmbito do contrato da supervisora da obra, cujas revisões podem abarcar, além de itens desatualizados, outros imprevistos que podem ocorrer ao longo da execução dos serviços, como esgotamento de jazida, material inadequado, solução subdimensionada, entre outros;

c) muitos projetos acabariam por ser alterados por meio de revisão de projeto em fase de obras devido ao lapso temporal entre a confecção do projeto e a execução da obra, que decorreria, dentre outros fatores, dos recursos orçamentários disponíveis, de emendas de bancadas parlamentares, e da priorização do empreendimento por parte da União.

23. Alegou que a indisponibilidade de recursos orçamentários teria sido, justamente, o caso, pois a liberação de emenda impositiva por parte da bancada federal do Maranhão para realização da duplicação da rodovia federal BR-135/MA só se dera apenas no ano de 2016.

24. Afirmou, ainda, que a decisão de se realizar a licitação com o projeto, após reavaliação dos itens com base no Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário e com as alterações possíveis de serem realizadas até aquele momento, teria sido tomada pelo Superintendente, em conjunto com o Ministério dos Transportes e com o DNIT (Sede). Afirmou, também, que houve a determinação, sob responsabilidade da Superintendência, da realização do certame licitatório com essa versão dos projetos. Tal decisão teria se amparado na grande necessidade e importância das obras para o desenvolvimento do Estado e principalmente em função do grande número de acidentes fatais que proporcionou à rodovia o título de “rodovia da morte”, sendo que, desde a licitação, a Superintendência já teria decidido que, tão logo fossem iniciadas as obras, o projeto seria revisado em fase de implantação.

1.1.1.2. Análise

25. Quando se contrata uma obra com base em um projeto desatualizado, assume-se o risco de que as soluções previstas não sejam mais adequadas para atender à necessidade atual da contratação. Ademais, dá-se ensejo a revisões de projeto em fase de obras, que podem elevar o custo do empreendimento a valores além daqueles que haviam sido previstos quando da fase de planejamento. Nessa hipótese, incorre-se, ainda, na possibilidade de que o valor contratado não seja suficiente para a execução completa da obra, tendo-se em vista os limites legais para os aditivos contratuais previstos em lei.

26. Nesse sentido, o TCU prolatou o Acórdão 507/2012-TCU-Plenário (Relator: Ministro José Múcio Monteiro), no qual, sob a ótica de não se adotarem projetos obsoletos nas licitações, recomendou ao DNIT:

9.4.1 proceda, nos casos que julgar necessário, antes de licitar obras no âmbito do Crema 2ª Etapa (contratos de restauração e manutenção), à revisão de projetos e respectivos orçamentos base que estejam fundamentados em levantamentos de campo das condições estruturais do pavimento desatualizados ou que não tenham considerado as contribuições relativas às eventuais intervenções realizadas no pavimento após a conclusão desses levantamentos;

27. Nota-se que este Tribunal, ao proferir essa decisão, demonstra a preocupação de que se façam as atualizações do projeto para atender as reais necessidades de uma obra antes da sua contratação.

28. Outra questão a ser analisada é a fundamentação da decisão de licitar a obra com o projeto antigo e promover as alterações necessárias no curso das obras, no âmbito do futuro contrato de supervisão, com base no art. 4º, inciso II, da Instrução Normativa 4/2018 do DNIT.

29. O referido normativo prevê, *in verbis*:
Art. 4º A RPFO pode ser proposta quando comprovadamente ocorrer alguma das situações descritas a seguir:
I - melhor adequação técnica aos objetivos da contratação, sempre motivado pela Administração;
II - desatualização do projeto executivo em função do tempo decorrido entre a sua elaboração e a execução da obra;
III - ocorrência de fato relevante depois da elaboração do anteprojeto ou projeto decorrente de caso fortuito ou força maior;
IV - razões de segurança decorrentes de situações de emergência, sempre motivado pela Administração;
V - erros de quantitativos e omissões;
VI - solução técnica inadequada, desatualizada tecnologicamente ou inapropriada ao local às condições atuais da obra.
30. Entende-se que a situação descrita no inc. II do art. 4º deve ser vista com ressalvas, devendo ser aplicada em condições extraordinárias, motivadas por fatos alheios a atuação do gestor. Ou seja, não pode o gestor utilizar-se dessa norma para decidir, deliberadamente, pela contratação de uma obra com base em um projeto sabidamente defasado.
31. Repousa na letra da lei a principal barreira ao uso indiscriminado do aludido inciso como justificativa para alterações de projeto. Conforme o art. 2º, parágrafo único, da Lei 12.462/2011, o projeto básico (ou executivo, no caso em análise) – entendido aqui como o conjunto de peças necessárias e suficientes para deflagrar a licitação – deve, entre outros aspectos: (i) fornecer visão global da obra; (ii) identificar elementos constitutivos da obra com clareza; (iii) restringir necessidade de reformulação ou variantes durante a fase de realização das obras; (iv) identificar tipos de serviços a executar e especificações que assegurem os melhores resultados para o empreendimento; e (v) apresentar orçamento detalhado do custo global da obra, fundamentado em quantitativos de serviços propriamente avaliados.
32. Tais amarras, de forma cristalina, obstam a interpretação extensiva que se quer dar a essa instrução normativa da autarquia. Se assim não fosse, qualquer projeto, elaborado a qualquer tempo, poderia ser considerado como peça de um processo licitatório, tomando por base a possibilidade posterior de utilização do dispositivo infralegal para correção de suas imperfeições.
33. Diferentemente do sugerido pela SRDNIT/MA em sua defesa, que fez crer que a revisão de projeto em fase de obras é ferramenta para correção de projeto defasado, a revisão de projeto em fase de obras é instrumento excepcional de reparo de projeto desatualizado quando essa correção se faz imperiosa após a contratação. Logo, o referido dispositivo não serve para embasar readequação de projeto executivo já licitado com vício em sua origem.
34. Deve-se ressaltar, ainda, que a Instrução Normativa 1/2007, do Ministério dos Transportes, que uniformiza os procedimentos e rotinas a serem observados pelo DNIT na instrução de processos licitatórios, prevê que seja juntado, ao processo, documento atestando a atualidade do projeto (art. 1º, § 2º, e art. 4º, § único, inc. I).
35. Em cumprimento ao referido normativo, foi juntada, ao processo do Edital RDC Eletrônico 398/2016-15, uma declaração de responsabilidade (peça 43, p. 99) assinada por um analista da SRDNIT/MA, pelo chefe do Serviço de Engenharia e pelo Superintendente Regional, na qual estes afirmaram “*haver procedido a verificação da correspondência entre o(s) projeto(s) e as exigências contidas no art. 6º, inciso IX e X, da Lei nº. 8.666/93, bem como pela sua atualidade, atestando a sua plena conformidade, em atendimento ao Art. 4º, § único, item I da IN/MT nº. 001/2007, de 04/10/2007*”. (grifou-se)
36. Ora, como já se sabia que o projeto estava defasado e iria demandar uma revisão de projeto em fase de obras, não haveria porque declarar que o mesmo era atual.
37. Ademais, ainda que tenham havido restrições orçamentárias e que a obra seja de fato importante, tal como mencionado, não poderia a SRDNIT/MA utilizar-se dessa situação para realizar a contratação com base em um projeto desatualizado, ante à flagrante ilegalidade e riscos já mencionados.
38. Portanto, não se acolhem os argumentos do gestor.
- I.1.2. Estudos de tráfego desatualizados
- I.1.2.1. Síntese da irregularidade
39. Verificou-se que os estudos de tráfego que embasaram as soluções de projeto estão desatualizados, acarretando risco de não efetividade da solução de pavimentação adotada.

40. O número “N” utilizado para o dimensionamento do pavimento adotado no projeto executivo do Lote 2 foi calculado a partir de uma pesquisa de tráfego realizada em janeiro/2010, e considerando um período de projeto de dez anos. Para o ano de abertura da rodovia ao tráfego adotou-se o ano de 2011. Portanto, na concepção de projeto, o pavimento teria um período de vida útil de 2011 a 2020.

41. Considerando-se que já se está no ano de 2018 e que o pavimento sequer começou a ser construído, vislumbrou-se o risco de que a solução projetada não seja suficiente para atender as solicitações de carga da rodovia, uma vez que, como o tráfego é, em tese, crescente ao longo dos anos, o número de solicitações de carga a serem demandadas ao pavimento será superior àquele para o qual o pavimento foi dimensionado. Em outras palavras, o pavimento pode deteriorar-se precocemente e não durar os dez anos previstos, considerando-se o lapso temporal entre os levantamentos realizados e o término da execução do pavimento.

I.1.2.2. Manifestação da SRDNIT/MA (peças 59 e 60)

42. Apresentou um documento denominado “Revisão dos Estudos de Tráfego” (peça 60, p. 2-14), elaborado por uma consultoria contratada pela supervisora das obras (Modelagem Engenharia Ltda.), o qual traz novo cálculo do número “N” considerando a abertura da pista ao tráfego em 2020. Para esse cálculo, foram utilizados os dados dos estudos de tráfego do projeto original do Lote 2, como também de estudos de tráfego realizados no Lote 1 em outubro/2014.

43. Projetando-se os dados dos estudos dos Lotes 1 e 2 para o horizonte de projeto de dez anos (de 2020 a 2029), obtiveram-se valores de “N” equivalentes a $8,46 \times 10^7$ e $7,78 \times 10^7$, respectivamente. Ressalta-se que, nessa projeção, a consultora adotou as taxas de crescimento de tráfego previstas naqueles estudos (3% a.a. no estudo realizado no Lote 1, e 6,83% a.a. no estudo original do projeto do Lote 2).

44. Diante desses resultados, e considerando que a Nota Técnica 123/2014-CGDESP/DPP/DNIT prevê a necessidade de se realizar a análise mecanística da estrutura do pavimento dimensionado quando o número “N” for superior a 5×10^7 , a SRDNIT/MA informou que a empresa supervisora realizaria os estudos necessários para a referida análise mecanística (ensaios dos materiais destinados a base e sub-base e determinação dos módulos de resiliência), a qual seria concluída até o final do mês de novembro.

45. A SRDNIT/MA reconhece que, com o aumento do número “N”, aumentariam as solicitações de carga da rodovia para o novo período de projeto, o que determinaria um redimensionamento da estrutura do pavimento projetado para atender ao critério de resistência e durabilidade das obras.

46. Por fim, defende que a “Revisão dos Estudos de Tráfego” ora apresentada afastaria o achado de auditoria.

I.1.2.3. Manifestação do consórcio construtor (peça 61)

47. Em síntese, defendeu que, embora seja responsável pela execução da obra, as questões apontadas no Achado III.1 seriam afetadas ao projeto executivo, cuja responsabilidade caberia ao contratante, representado pela SRDNIT/MA.

48. Especialmente quanto aos estudos de tráfego, não trouxe argumentos em oposição aos apontamentos feitos no Relatório de Fiscalização 84/2018. Acrescentou que havia manifestado, à SRDNIT/MA, a sua preocupação quanto à defasagem dos estudos, apresentando cópia de expediente emitido àquela Superintendência em 15/1/2018 (peça 61, p. 7-8).

I.1.2.4. Análise

49. As manifestações apresentadas corroboram o achado de que os estudos de tráfego estão desatualizados. Além disso, tem-se o indicativo de que o dimensionamento da estrutura de pavimento previsto no projeto executivo deve ser revisto, bem como avaliado segundo o método mecanístico, haja vista os resultados da “Revisão dos Estudos de Tráfego” apresentada pela SRDNIT/MA.

50. Não obstante, avalia-se que a referida “Revisão dos Estudos de Tráfego” não se mostra apta para subsidiar, de modo definitivo, o novo dimensionamento do pavimento, haja vista que: (i) se baseia em contagem de tráfego realizada em 2010 no trecho relativo ao Lote 2, incorrendo-se em maior risco de erro em face do demasiado tempo decorrido desde aquela contagem; e (ii) considera uma taxa média de crescimento de tráfego de 6,83%, sem a devida justificativa, contrariando a determinação contida no item 9.9.2.4 do Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário.

51. Há de se ressaltar, também, a necessidade de que, na análise mecanística a ser empregada no dimensionamento, seja utilizado o Método de Dimensionamento Nacional de Pavimentos (MeDiNa), recentemente criado pelo DNIT, por meio do seu Instituto de Pesquisas Rodoviárias (IPR/DNIT), em parceria com a COPPE/UFRJ. Apesar de existirem diversos programas para realização da análise mecanística, e de não haver, até então, normativo do DNIT que estabeleça a obrigatoriedade de utilização do

MeDiNa, a utilização desta ferramenta mostra-se oportuna, tendo em vista ser fruto de um trabalho realizado pela própria Autarquia, além de permitir ao gestor a aferição das análises realizadas por meio de outros métodos/sistemas.

52. Sendo assim, para saneamento desta irregularidade, deverá o DNIT:

a) providenciar a realização de nova contagem de tráfego, a fim de definir, com maior grau de certeza, o número “N” a ser adotado no dimensionamento do pavimento;

b) apresentar o novo projeto de pavimentação, devidamente aprovado pela autoridade competente, e cujo dimensionamento deverá contemplar, caso o número “N” obtido assim o justifique, a análise mecânica, no mínimo, por meio do MeDiNa.

I.1.3. Previsão e execução de serviços de remoção de solo mole e execução de camada drenante sem justificativa técnica

I.1.3.1. Síntese da irregularidade

53. Apontou-se que o projeto executivo previu serviços de remoção de solo mole e execução de camada drenante em segmentos nos quais os estudos geotécnicos não indicaram a presença de solo saturado com consistência mole.

54. Conforme Diretrizes Básicas para Elaboração de Estudos e Projetos Rodoviários – Instruções para acompanhamento e análise (Publicação DNIT IPR-739, p. 424/426), devem ser realizados ensaios para a verificação e a delimitação das áreas de ocorrência de solos moles ou saturados. Ademais, o estudo deve ser elaborado de forma a se obter a maior exatidão possível acerca da localização (início e fim), espessura e largura do solo mole ou saturado, adotando-se como mínimo exigível, o estipulado na norma DNER-PRO-381/98.

55. Os serviços em questão representam um custo total de R\$ 4.178.811,74 (1/2016) no Contrato UT-0387/2017-00 (referentes aos itens de serviço “camada drenante de areia” - R\$ 2.998.324,38 e “escavação, carga e transporte de solos moles DMT 200 a 400 m” – R\$ 1.180.487,36).

56. Além disso, verificou-se que houve a execução e a medição desses serviços em segmento sequer contemplado no projeto executivo (entre as estacas 3117 e 3131), sem também haver sido constatada a devida caracterização dos solos moles na forma prevista na DNER-PRO-381/98. Assim, além de não contar com a devida justificativa técnica, a execução, a medição e o pagamento dos serviços não previstos em projeto infringiu o art. 7º, § 1º, e o art. 66 da Lei 8.666/93.

I.1.3.2. Manifestação da SRDNIT/MA (peças 59 e 60)

57. Informou que a indicação dos serviços de remoção de solo saturado e execução de camada drenante previsto no projeto executivo estaria fundamentada nos perfis de sondagens constantes das páginas 351 a 410 do Volume 3A - Estudos Geotécnicos.

58. Entretanto, reconheceu que os estudos não contemplaram sondagens em todos os segmentos nos quais houve a previsão dos referidos serviços. Em face disso, determinou à supervisora a realização dos estudos complementares para corroborar, ou não, a real necessidade de remoção do volume de 56.754,20 m³ (total previsto em projeto), verificando-se a caracterização de solos moles/saturados na forma prevista no procedimento DNER-PRO-381/98.

59. Acerca da execução dos serviços entre as estacas 3117 e 3131, relatou que, nesse segmento, teria sido identificada a existência de solo mole/saturado, cujos valores de CBR e expansão obtidos em ensaios de laboratório não atendiam às especificações técnicas mínimas para utilização em terraplenagem (peça 60, p. 16-19), razão pela qual teria sido considerado inservível, sendo feita sua remoção para bota-fora e, em seguida, a execução da camada drenante com areia, em face da presença de lençol freático (peça 60, p. 21-24). Ou seja, a execução dos serviços estaria tecnicamente justificada porque o material substituído não tinha capacidade de suporte e no local havia presença de água.

60. Ressaltou que o projeto já teria previsto a substituição do solo entre as estacas 3119 e 3121. As variações a maior ou a menor nas indicações de estacas para este tipo de serviço seriam aceitáveis, em virtude de as sondagens à época dos levantamentos de projeto haverem sido feitas em espaçamentos de 100 m. Informou, ainda, que os ajustes de localização de serviços seriam cadastrados e documentados no relatório “*as built*” da obra, e, em caso de variações relevantes em suas quantidades, proceder-se-ia a revisão de projeto pertinente. Informou também que, com o intuito de minimizar a ocorrência de diferenças na localização deste serviço, a supervisora iria reavaliar a efetividade da solução constante no projeto para os segmentos indicados e o resultado deste trabalho constaria na revisão de projeto em andamento.

I.1.3.3. Manifestação do consórcio construtor (peça 61)

61. Em síntese, defendeu que, embora seja responsável pela execução da obra, as questões apontadas no Achado III.1 seriam afetas ao projeto executivo, cuja responsabilidade caberia ao contratante, representado pela SRDNIT/MA.

62. Especialmente quanto aos serviços de remoção de solo mole e execução de camada drenante, afirmou que segue os projetos e a orientação da empresa supervisora. Quanto ao ponto situado entre as estacas 3117 e 3131, afirmou que o solo existente era saturado com consistência mole, com valores de CBR e expansão obtidos em ensaios de laboratório que não atendiam as especificações técnicas, motivo pelo qual o material retirado seguiu para bota-fora.

I.1.3.4. Análise

63. A SRDNIT/MA está correta ao afirmar que o projeto executivo contemplou sondagens para alguns dos segmentos para os quais foram previstos serviços de remoção de solo saturado com consistência mole e substituição por camada drenante de areia.

64. O Volume 3A do projeto executivo (peça 62) traz relatórios de sondagem que apontam a existência de solo mole nos segmentos grifados em amarelo na Tabela 1 abaixo; entretanto, para os demais segmentos, inclusive aqueles onde se previram as maiores quantidades de serviço, não constam sondagens.

Tabela 1 – Segmentos com previsão de remoção de solo saturado e execução de camada drenante.

Segmento		Dimensões			Remoção de solos	Areia	
Est. Inicial	Est. Final	Extensão	Largura	Espessura	Volume (m ³)	Espessura (m)	Volume (m)
3282	3287	100	13,60	2,70	3.672,00	2,70	3.672,00
3788	3793	100	37,40	1,70	6.465,00	1,75	6.545,00
3813	3817	80	22,60	2,60	4.700,80	2,60	4.700,00
3833	3837	80	24,70	1,90	3.754,40	1,90	3.754,40
3892	3905	260	13,90	3,00	10.842,00	3,00	10.842,00
4055	4070	300	15,60	3,00	14.040,00	3,00	10.040,00
6284	6289	100	14,20	3,00	4.260,00	3,00	4.260,00
6445	6455	200	14,90	3,00	8.940,00	1,30	8.940,00
TOTAL					56.754,20		56.754,20

Fonte: Projeto Executivo, na página 252 do Volume 3 (peça 38, p. 6). Para os segmentos grifados em amarelo, foram identificadas sondagens SPT no Volume 3A – Estudos geotécnicos; para os demais, não constam sondagens.

65. Quanto aos serviços executados entre as estacas 3117 e 3131, não obstante o material escavado ter se mostrado inservível para a terraplenagem, não se comprovou a sua caracterização como solo mole, a ponto de justificar a medição como tal.

66. Cabe esclarecer que, conforme as Diretrizes Básicas para Elaboração de Estudos e Projetos Rodoviários – Instruções para acompanhamento e análise – Publicação IPR-739/2010, p. 417, “devem ser considerados solos moles materiais de alta compressibilidade, ricos em matéria orgânica e cujo N_{SPT} seja inferior a 4”.

67. A mesma Publicação IPR-739/2010, estabelece que, nos locais onde forem encontrados solos moles, a investigação geotécnica deve ser conduzida, no mínimo, de acordo com o procedimento estabelecido na norma DNER-PRO-381/98.

68. Ademais, determina que a obtenção do perfil geotécnico deve ser realizada por meio de sondagens à percussão tipo SPT (ABNT-NBR 6484) que devem atender às seguintes exigências:

a) depósitos com extensão de até 100 m, apenas uma sondagem é suficiente. Caso o depósito tenha extensão superior a 100 m, deve ser executada uma sondagem a cada 100 m;

b) as sondagens devem atravessar toda a camada mole, penetrando pelo menos três metros em camada cujo $N_{SPT} > 30$, ou seja, impenetrável à percussão;

c) devem ser apresentados ensaios SPT que delimitem a extensão e a largura da ocorrência.

69. No caso de solos saturados, a Publicação IPR-739/2010 (p. 423) prevê que sejam realizados ensaios para verificação e delimitação das áreas de sua ocorrência. O estudo deve ser elaborado de forma a se obter a maior exatidão possível acerca da localização (início e fim), espessura e largura do solo saturado, adotando-se, como mínimo exigível, o estipulado na norma DNER-PRO-381/98.

70. Outro aspecto a ser destacado é que o serviço “escavação, carga e transporte de solos moles” prevê, em sua composição de preço unitário, a utilização de escavadeira hidráulica de longo alcance (ou de braço longo). O uso desse equipamento se justifica em razão das dificuldades inerentes ao processo executivo em uma área de terreno instável ou no caso de demandarem-se escavações de grandes profundidades (Figura 1 abaixo). A escavadeira de longo alcance apresenta uma produtividade menor que uma escavadeira comum e, portanto, o custo da escavação feita com o primeiro equipamento é superior.

Figura 1 – Escavadeira hidráulica de longo alcance



Fontes: <http://www.lfambiental.com.br/diferencas-escavadeira-braco-longo>; <https://www.grupoapc.com.br/o-que-uma-escavadeira-de-braco-longo-pode-oferecer-beneficios-da-maquina/> (consulta em 26/11/2018).

71. No presente caso, não se verificaram ensaios de SPT comprovando a classificação do material removido entre as estacas 3117 e 3131 como solo mole, tampouco se demonstrou haver dificuldades na escavação que justificariam a necessidade de utilização da escavadeira hidráulica de longo alcance. Diante disso, o serviço não poderia ter sido medido como “escavação, carga e transporte de solos moles”, mas sim como “escavação, carga e transporte de 1ª categoria”. Frise-se que, no Contrato UT-0387/2017, o preço do serviço de ECT de solos moles para uma DMT de 200 a 400 m é de R\$ 20,80, enquanto que o preço do serviço de ECT de material de 1ª categoria, para a mesma DMT, é de R\$ 6,00.

72. Por fim, cabe reforçar que a execução de serviços não contemplados no projeto executivo afronta o art. 7º, § 1º, e o art. 66 da Lei 8.666/93. É imperioso que o projeto preveja a totalidade dos serviços necessários à execução completa da obra, caso contrário tem-se o risco de acréscimos futuros de custos ao contrato, originalmente não previstos, sem a garantia de haver recursos para suportar essas despesas.

73. Ante o exposto, para saneamento das irregularidades apontadas neste tópico, deverá o DNIT:

a) apresentar novo projeto de terraplenagem, devidamente aprovado pela autoridade competente, contemplando:

a.1) a definição das camadas de solo mole e de solo saturado existentes no trecho da obra, cuja caracterização deverá seguir as Diretrizes Básicas para Elaboração de Estudos e Projetos Rodoviários – Instruções para acompanhamento e análise – Publicação IPR-739/2010, ressaltando-se que somente poderão ser considerados solos moles, inclusive para fins de medição, materiais de alta compressibilidade, ricos em matéria orgânica e cujo N_{SPT} seja inferior a 4;

a.2) a definição das soluções de tratamento para os solos moles e solos saturados verificados;

b) corrigir a medição do serviço ECT de solos moles (DMT 200 a 400 m) entre as estacas 3117 e 3131, alterando para ECT de material de 1ª categoria.

I.1.4. Previsão de empréstimos de terraplenagem em desacordo com a realidade atual da obra

I.1.4.1. Síntese da irregularidade

74. Constatou-se que a distribuição de terraplenagem prevista no projeto executivo, no que diz respeito às caixas de empréstimos, está em desacordo com a realidade atual da obra.

75. Em resposta a questionamento da equipe de auditoria, a SRDNIT/MA informou, em 15/6/2018, que algumas caixas de empréstimos previstas em projeto não puderam ser exploradas, em razão de dificuldades nas tratativas junto aos proprietários das áreas, tendo sido substituídas por outras caixas de empréstimo não previstas em projeto. Informou, ainda, que estaria adotando providências no sentido de identificar os proprietários e avaliar a viabilidade dos demais empréstimos e jazidas previstos em projeto, num prazo de 45 (quarenta e cinco) dias, assim como de estudar a viabilidade de exploração de empréstimos alternativos.

76. Diante dos fatos, a equipe de auditoria considerou que:

a) a execução, a medição e o pagamento dos serviços de escavação, carga e transporte de materiais oriundos das caixas de empréstimo não previstas em projeto infringiu o art. 7º, § 1º, e o art. 66 da Lei 8.666/93;

b) a utilização destoante do previsto no projeto executivo poderia provocar uma alteração no cálculo das distâncias médias de transporte, e, consequentemente, no custo dos serviços de terraplanagem, devido justamente à alteração do quadro de distribuição de volumes inicialmente planejado; e

c) a execução de serviços sem a anuência da autoridade competente pela aprovação do projeto executivo poderia colocar em risco a qualidade da obra, em virtude do possível emprego de materiais que não atendam as características técnicas exigíveis nos normativos do DNIT.

I.1.4.2. Manifestação da SRDNIT/MA (peças 59 e 60)

77. Informou que, com a dificuldade encontrada para liberação das áreas indicadas em projeto para empréstimo de material a ser utilizado nos aterros, foram avaliadas outras áreas para extração de solo, cujas características foram estudadas e aprovadas quanto ao atendimento às especificações técnicas contidas nos normativos do DNIT.

78. Dos 16 (dezesesseis) locais de extração de material para terraplanagem previstos no projeto, 8 (oito) não teriam sido viabilizados; em contrapartida, 03 (três) novos locais, dentro do segmento das obras, teriam sido estudados e aprovados quanto à qualidade do material de aterro (peça 60, p. 31).

79. Apresentou um estudo elaborado pela supervisora (peça 60, p. 26-42), que conclui, a partir de uma nova distribuição de terraplenagem com base nos empréstimos então viabilizados, que o custo da terraplenagem passaria a R\$ 15.901.659,25 (1/2016), ou seja, R\$ 69.419,69 inferior ao custo da terraplenagem previsto em projeto, que é de R\$ 15.971.078,94.

80. Com isso, estaria comprovado que os custos de terraplenagem previstos no orçamento licitado não teriam destoado da realidade atual da obra, uma vez que os novos custos apresentaram valores ligeiramente inferiores aos previstos. Informou, ainda, que a quantificação dos volumes e respectivas distâncias de transporte constariam da revisão de projeto em andamento, e considerou que restaria afastado o perigo de dano ao Erário indicado no achado.

I.1.4.3. Manifestação do consórcio construtor (peça 61)

81. Especialmente quanto às caixas de empréstimos, apenas menciona que não foi possível utilizar algumas, uma vez que os proprietários não teriam permitido a exploração de material em suas propriedades, principalmente dentro do município de Bacabeira-MA, sendo necessário o estudo de outras áreas que atendessem as especificações técnicas, tentando minimizar as distâncias de transporte previstas em projeto, com a ciência da supervisora e do contratante.

I.1.4.4. Análise

82. De fato, o estudo desenvolvido pela empresa supervisora (peça 60, p. 26-42) apresenta uma distribuição de terraplenagem mais adequada à realidade da obra. Considerando que o novo preço da terraplenagem calculado considerando o estudo da supervisora é inferior ao preço previsto no projeto executivo, reputa-se, em princípio, minimizado o risco de acréscimo de preço contratual que se vislumbrava quando ausente o conhecimento acerca da viabilidade dos empréstimos para a execução da obra.

83. Dessa forma, quando o DNIT aprovar a revisão do projeto, pode-se considerar como sanada a irregularidade tratada neste item.

84. Não obstante, nada impede que a SRDNIT/MA continue a buscar a possibilidade de exploração de novos empréstimos a fim de reduzir a DMT da terraplenagem e, assim, proporcionar maior economia à obra. Observa-se que, na nova distribuição apresentada (peça 60, p. 41), 323.144,69 m³ de material, que representam 23,12% do volume total de terraplenagem da obra, estão sendo transportados a distâncias elevadas (entre 5.000 e 11.000 m). Ressalte-se que a adoção de distâncias elevadas de transporte no projeto de terraplenagem deve ser vista como uma excepcionalidade, tanto é que, nas Diretrizes Básicas para Elaboração de Estudos e Projeto Rodoviários – Instruções para acompanhamento e análise (Publicação IPR-739, p. 450), consta que “*para DMT maiores que 5 km, deve ser apresentado documento com a anuência da Superintendência comprovando essa necessidade*”. Em análise ao mapa das caixas de empréstimo constante da peça 60, p. 31, percebe-se que contribuem para essa situação, por exemplo, a existência de longos segmentos sem empréstimos disponíveis, tais como o segmento compreendido entre as estacas 4231 e 4903 (13,44 km de extensão), bem como a obtenção de material da caixa de empréstimo E-7, a qual está localizada a 6.100 m do eixo da rodovia (estaca 6319).

I.1.5. Previsão e execução de serviços de terraplenagem desnecessários em virtude do não aproveitamento de material oriundo de rebaixos de corte e greide colado

I.1.5.1. Síntese da irregularidade

85. Verificou-se que o projeto de terraplenagem previu a destinação do material oriundo de rebaixos para bota-foras, sem, no entanto, estar demonstrada a inviabilidade do seu aproveitamento nos corpos de aterro.

86. Pelo contrário, os ensaios do subleito constantes do Volume 3A do projeto executivo não indicaram haver um ponto sequer onde o material se apresentasse inapto para uso nos aterros.

87. Conforme a norma DNIT 108/2009-ES – que define a sistemática a ser empregada na execução de aterros, são aptos, para utilização como corpo de aterro, materiais que apresentem ISC maior ou igual a 2% e expansão menor ou igual a 4%.

88. Considerando o quantitativo de rebaixos destinados a bota-fora previsto em projeto (41.277 m³), estimou-se que, caso o material oriundo desses rebaixos fosse destinado aos corpos de aterro, haveria uma economia da ordem de R\$ 571 mil (1/2016) no custo da obra.

89. Ademais, verificou-se que a execução dos serviços de terraplenagem também não está seguindo o projeto executivo no que diz respeito aos rebaixos: foram executados rebaixos de corte em locais ou volumes não previstos em projeto; e rebaixos previstos em projeto não foram executados.

I.1.5.2. Manifestação da SRDNIT/MA (peças 59 e 60)

90. Informou ter determinado à empresa supervisora a avaliação das características geotécnicas dos materiais dos rebaixos, assim como o seu aproveitamento nas camadas inferiores do corpo de aterro, caso se mostrassem adequados, o que resultaria em um novo quadro de distribuição dos materiais.

91. Da mesma maneira, determinou à empresa supervisora a apresentação de estudos quanto ao maior aproveitamento dos materiais provenientes dos cortes com vistas a minimizar os volumes de bota-fora.

92. No tocante aos rebaixos executados em desacordo ao projeto, apresentou ensaios (peça 60, p. 51-63) demonstrando que os materiais possuíam baixa capacidade de suporte e que sua remoção para bota-fora seria imprescindível.

I.1.5.3. Manifestação do consórcio construtor (peça 61)

93. Justificou que o não aproveitamento do material oriundo de rebaixo de corte e greide colado seguiria o projeto de terraplenagem, que estabelece a necessidade dos rebaixamentos para que o subleito apresente o CBR adotado no dimensionamento do pavimento, que é de 8%. A não obediência deste parâmetro comprometeria a qualidade final do projeto.

I.1.5.4. Análise

94. De início, cabe esclarecer, sobretudo diante dos argumentos apresentado pelo consórcio construtor, que não se questionou a pertinência da execução dos rebaixos de corte e greide colado. Estes, de fato, se mostram necessários quando o subleito apresentar capacidade de suporte (CBR ou ISC) inferior à requerida no dimensionamento do pavimento. O que está se discutindo é a possibilidade de aproveitamento do material oriundo desses rebaixos nas camadas intermediárias da terraplenagem, para as quais não se exige o CBR utilizado no dimensionamento, conforme prevê a norma DNIT 108/2009-ES, já acima citada.

95. A manifestação da SRDNIT/MA, por sua vez, coaduna o entendimento da equipe de auditoria, tanto que a Superintendência informou que adotaria providências no sentido de estudar os materiais dos rebaixos a fim de avaliar a possibilidade de aproveitamento nos aterros.

96. Em que pese os estudos geotécnicos do subleito constantes do Volume 3A do projeto executivo (peça 62) não demonstrarem a existência de material impróprio para uso nos aterros, é possível que, de fato, existam materiais inaptos, haja vista, até mesmo, os ensaios apresentados pela SRDNIT/MA na peça 60, p. 51-63.

97. Assim, para saneamento desta irregularidade, deve o DNIT, após realizados os estudos do subleito nos locais de rebaixo, apresentar novo projeto de terraplenagem, devidamente aprovado pela autoridade competente, contemplando o aproveitamento dos materiais oriundos de rebaixo nos corpos de aterro, sempre que possível.

I.1.6. Previsão de quantitativos de serviços não devidamente justificados

98. Trata-se de serviços que constam do orçamento da licitação (Volume 4 do projeto executivo – Evidência 20) e da planilha contratual (Evidência 6, p. 54-60) e que, todavia, não estão devidamente fundamentados na memória justificativa e demais documentos do projeto. Refere-se, especialmente, aos serviços de barreiras de segurança simples e duplas, plantio de árvores e enleivamento.

I.1.6.1. Síntese da irregularidade quanto ao serviço de barreiras de segurança simples e duplas

99. O orçamento da licitação (Volume 4 do projeto executivo) e a planilha contratual previram 26.969 m de barreiras de segurança, sendo 2.145 m de barreiras duplas e 26.824 m de barreiras simples. Entretanto, não há justificativas para tais quantitativos, já que nem as seções transversais do projeto executivo nem a concepção geométrica da rodovia previram a necessidade de barreiras nas quantidades informadas.

I.1.6.1.1. Manifestação da SRDNIT/MA (peças 59 e 60)

100. Apresentou uma planilha que especifica as localizações e as extensões das barreiras de segurança, que resultam no quantitativo de 26.969 m informado (peça 60, p. 65). Explicou que a revisão dos quantitativos já havia sido feita por ocasião da auditoria realizada em 2014, mas que, no entanto, não havia sido juntada ao projeto.

101. Esclareceu que as seções tipo constantes do projeto atual seriam substituídas por outras já corrigidas.

102. Quanto à concepção, explicou que as barreiras estariam localizadas ao longo dos canteiros centrais, no lado esquerdo da pista nova (a ser construída à direita da pista existente), excluindo-se os locais de retorno, e que, dessa forma, funcionariam como separadores de pista de sentidos opostos, em rodovia de velocidade alta, com pista nova possuindo altura de greide superior à da pista existente. Essa concepção seguiria regra básica constante no Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais, item 5.7.6 Defensas e Barreiras, à página 155: “Defensas e Barreiras são empregadas em condições onde haja probabilidade de um veículo desgovernado cruzar o canteiro central e se chocar com um outro veículo no sentido oposto”. Ademais, o VMD e a largura do canteiro central da rodovia justificariam a implantação das barreiras (com base na figura 5.7.6.2 do mesmo Manual (peça 60, p. 67), a qual apresenta as condições que recomendam a utilização de barreira em rodovia de alta velocidade, com controle de acessos, nos trechos com canteiros centrais planos facilmente transponíveis).

I.1.6.1.2. Manifestação do consórcio construtor (peça 61)

103. Defendeu que caberia à projetista e à contratante a justificativa quanto aos quantitativos do serviço.

I.1.6.1.3. Análise

104. Uma vez que não foram apresentadas as seções tipo de projeto atualizadas, não se pode avaliar se de fato existe a condição que justificaria a implantação das barreiras como informado pela SRDNIT/MA.

105. Ressalta-se, ainda, que os parâmetros de VMD que fundamentam a utilização de barreiras devem ser revistos, em face da atualização dos estudos de tráfego a serem procedidas conforme abordado no tópico I.1.2.4 desta instrução.

106. Assim, para saneamento desta irregularidade, deve o DNIT apresentar o projeto geométrico atualizado, contemplando as seções tipo a serem adotadas na rodovia, bem como considerando, para fundamentação do uso de barreiras de segurança, os parâmetros de VMD revisados em face da atualização dos estudos de tráfego a ser procedida.

I.1.6.2. Síntese da irregularidade quanto ao serviço de plantio de árvores

107. O orçamento da licitação e a planilha contratual previram um quantitativo de plantio de mudas arbóreas de 86.213 unidades, sendo que o Volume 3 do projeto executivo indica um quantitativo de 82.000 unidades.

I.1.6.2.1. Manifestação da SRDNIT/MA (peças 59 e 60)

108. Inicialmente, explicou como o quantitativo de 86.213 unidades previsto na planilha contratada seria distribuído:

a) No item 8 - Projeto Ambiental, código 801332 - Plantio de mudas arbóreas o projeto prevê o plantio de 82.000 unidades desse serviço, cuja memória se encontra pormenorizada no quadro "Detalhamento dos Serviços de Recuperação Ambiental, constante no Volume 3E — Relatório Final de Avaliação Ambiental", às páginas 102, 103 e 104, onde são relacionadas as quantidades e os locais onde serão feitos os plantios. Quanto à metodologia de execução do plantio a mesma se encontra descrita no Volume 2 - Tomo II - Projeto de Execução, des. 10.1, 10.2, 10.3, 10.4 e 10.5.

b) No item 8.1 — Paisagismo, código 801332 - Plantio de mudas arbóreas, o projeto prevê o plantio de 4.213 unidades desse serviço. A sua localização está sendo reavaliada pela Supervisora e constará na revisão de projeto a ser efetivada. Quanto à metodologia de execução do plantio a mesma se encontra descrita no Volume 2 - Tomo II - Projeto de Execução, des. 10.1, 10.2, 10.3, 10.4 e 10.5.

109. Dessa forma, estariam fundamentadas as quantidades de plantio de mudas arbóreas no Projeto Ambiental, que totaliza 82.000 unidades, restando definir os locais de plantio das 4.213 unidades do Paisagismo.

110. Afirmou, ainda, que as áreas previstas no projeto executivo para o quesito Proteção Ambiental, a saber – plantio de mudas arbóreas, hidrossemeadura e enleivamento -, seriam reavaliadas pela supervisora e adequadas à real necessidade da obra, e que os resultados seriam demonstrados na revisão em andamento.

I.1.6.2.2. Manifestação do consórcio construtor (peça 61)

111. Defende que caberia à projetista e à contratante a justificativa quanto aos quantitativos do serviço.

I.1.6.2.3. Análise

112. A irregularidade permanece, tendo em vista que o quantitativo de 4.213 unidades, pertinente ao componente de Paisagismo do projeto, carece de fundamentação, já que não consta do projeto e nem foi apresentada memória detalhando as quantidades e os locais onde seriam realizados os plantios.

113. Assim, para saneamento, deve o DNIT apresentar a revisão do projeto, contemplando os quantitativos de serviços adequados para a obra, com as devidas justificativas.

I.1.6.3. Síntese da irregularidade quanto ao serviço de enleivamento

114. O orçamento da licitação e a planilha contratual previram um quantitativo de 287.731,50 m² do serviço “enleivamento”, sendo que o Volume 3 do projeto executivo indica um quantitativo de apenas 8.243,50 m².

115. Ademais, constatou-se não haver justificativa para adoção dessa solução, em detrimento de outras opções mais econômicas, tal como a hidrossemeadura.

I.1.6.3.1. Manifestação da SRDNIT/MA (peças 59 e 60)

116. Inicialmente, explicou como o quantitativo de 287.731,50 m³ previsto na planilha contratada seria distribuído:

I - No item 8 - Projeto Ambiental, código 510000 - Enleivamento o projeto prevê o plantio de 8.243,50 m², cuja memória se encontra pormenorizada no quadro “Detalhamento dos Serviços de Recuperação Ambiental”, constante no Volume 3E - Relatório Final de Avaliação Ambiental às páginas 102, 103 e 104, onde são relacionadas as quantidades e os locais onde serão feitos os plantios.

II - No item 8.1 — Paisagismo, código 510000 - Enleivamento, o projeto prevê o plantio de 279.488,00 m², conforme detalhamento constante no des. 11.1.3 (anexo 08), juntado ao presente, após correção da projetista. Lá são indicadas a estaca inicial e final de cada segmento e as respectivas áreas a serem enleivadas. No Volume 2 - Tomo II - Projeto de Execução, os des. 11.1.1 e 11.1.2 indicam as áreas de retorno a receber este serviço.

117. Dessa forma, estariam fundamentadas as quantidades previstas. Contudo acrescentou que os quantitativos seriam reavaliados pela supervisora e adequados à real necessidade da obra, e que os resultados seriam demonstrados na revisão em andamento.

118. Quanto à justificativa para a adoção da solução, manifestou-se favorável à troca do enleivamento pela hidrossemeadura, uma vez que experiências com leivas em outras obras não teriam sido bem-sucedidas, e também em razão da diferença acentuada de custo entre as duas opções, o que seria formalizado em revisão de projeto.

I.1.6.3.2. Manifestação do consórcio construtor (peça 61)

119. Defende que caberia à projetista e à contratante a justificativa quanto aos quantitativos do serviço, bem como quanto à escolha do enleivamento em detrimento da hidrossemeadura.

I.1.6.3.3. Análise

120. Considerando que a SRDNIT/MA apresentou a memória justificativa do quantitativo de enleivamento referente ao componente de Paisagismo do projeto executivo (279.488,00 m²), a qual não havia constado da versão do projeto disponibilizada à equipe de auditoria, pode-se considerar como justificado o quantitativo previsto em orçamento.

121. De qualquer forma, a SRDNIT/MA reconhece que esse quantitativo pode ser alterado em face de nova avaliação a ser feita pela empresa supervisora.

122. Ademais, a SRDNIT/MA ratificou o entendimento da equipe de auditoria, no que diz respeito à adoção do enleivamento em detrimento da hidrossemeadura.

123. Assim, para o saneamento da irregularidade, deve o DNIT apresentar a revisão do projeto, contemplando os quantitativos de serviços adequados para a obra, e a substituição do enleivamento pela hidrossemeadura.

I.1.7. Conclusão quanto às oitivas sobre o Achado III.1

124. Ante as análises apresentadas, mantêm-se as irregularidades apontadas. Em que pese a SRDNIT/MA já haver iniciado ações no sentido de sanear-las, ainda não se tem um projeto executivo atual e que possua a totalidade dos elementos necessários e suficientes à execução completa da obra.

125. Assim, as irregularidades somente poderão ser consideradas como sanadas quando houver uma revisão de projeto em fase de obras aprovada pela autoridade competente, contemplando as devidas correções e atualizações ora apontadas.

II. Sobre a medida cautelar

126. Uma vez que os elementos apresentados pela SRDNIT/MA e pelo consórcio construtor não elidiram as irregularidades, permanecem os pressupostos da plausibilidade jurídica que fundamentam a proposição de medida cautelar, tendo em vista que a utilização de projeto executivo desatualizado, prevendo serviços em desacordo com a realidade da obra e soluções amparadas em estudos defasados ou insuficientes, afronta a Lei 12.462/2011, art. 2º, inc. IV, V e parágrafo único, c/c art. 8º, § 7º.

127. O perigo da demora também permanece caracterizado. Não obstante as iniciativas indicadas pela SRDNIT/MA, bem como as ações até então adotadas, é necessário que as correções e atualizações pertinentes constem de uma revisão de projeto em fase de obras devidamente aprovada pela autoridade competente. Enquanto não se proceda a tal revisão, a continuidade da execução dos serviços (os quais, frise-se, estão em fase ainda inicial, com execução financeira de 3,19% do valor contratado – ver tópico IV) poderá acarretar prejuízos à Administração, sobretudo em função de:

a) risco de deterioração precoce do pavimento a ser construído, caso seja adotada uma estrutura cujas premissas de dimensionamento não reflitam a realidade atual do tráfego da rodovia;

b) risco de que a execução desordenada dos serviços de terraplenagem, ou seja, destoante do projeto executivo aprovado, acarrete o acréscimo imprevisto no custo da obra, de modo que os recursos previstos em contrato não sejam suficientes para sua conclusão (ainda que o estudo de redistribuição de material para terraplenagem elaborado pela supervisora (peça 59, p. 26-42) tenha trazido uma nova configuração dos empréstimos que mantém o custo de terraplenagem próximo ao atual (tópico I.1.4), restam indefinições sobre os rebaixos de corte e greide colado, conforme abordado no tópico I.1.5);

c) risco de dano ao Erário decorrente da execução de serviços não devidamente justificados, citando-se, em especial:

c.1) remoção de solo mole e solo saturado e execução de camada drenante de areia, cuja necessidade não foi devidamente comprovada na forma prevista nas Diretrizes Básicas para Elaboração de Estudos e Projetos Rodoviários – Publicação IPR-739/2010;

c.2) barreiras de segurança, cuja necessidade não foi suficientemente demonstrada por meio das seções tipo atualizadas;

c.3) enlívamento e plantio de árvores, cujos quantitativos previstos em contrato podem não refletir a real necessidade da obra, conforme reconheceu a própria SRDNIT/MA, bem como, especificamente quanto ao enlívamento, em vista da possibilidade de emprego de solução mais econômica (hidrossemeadura).

128. Por outro lado, avalia-se que, mesmo não havendo uma versão definitiva da revisão de projeto em fase de obras aprovada, as partes da obra que não estão sendo objeto de questionamento nestes autos podem ter sua execução continuada. Seria o caso, por exemplo, dos serviços de construção das obras de arte especiais ou de drenagem de transposição de talvegues. A permissibilidade de execução desses serviços mitiga o perigo da demora reverso, permitindo o avanço das etapas de obras naquilo que, de fato, for possível.

129. Ainda, quanto ao perigo da demora reverso, vale ressaltar que o avanço da execução física das obras tem sido prejudicado por diversos entraves, sobretudo relativos a interferências com comunidades quilombolas e restrições orçamentárias para execução das desapropriações, conforme relata o próprio gestor (ver tópico IV desta instrução), portanto, vislumbra-se que a adoção da medida cautelar não trará atraso significativo além daquele ao qual o cronograma da obra já vem sendo submetido.

130. Diante do exposto, propõe-se determinar à SRDNIT/MA, cautelarmente, que suspenda a execução dos serviços objeto do Contrato UT-0387/2017-00 até que o Tribunal delibere acerca do mérito dos indícios de irregularidades apontados neste achado, exceto no que se refere às seguintes frentes de serviço: obras de arte especiais e drenagem de transposição de talvegues (obras de arte correntes).

131. Sugere-se, ainda, alertar a SRDNIT/MA para que, caso venha a liberar frentes de serviço, resguarde-se da possibilidade de execução de serviços que possam vir a ser desperdiçados devido à alteração do projeto ou devido à ação de intempéries decorrente de eventual demora na execução da obra, o que poderá ensejar responsabilização de quem der causa a tal situação. Também cabe alertar a autarquia que a cautelar aventada

não impede a adoção de medidas, de sua conveniência e oportunidade, para prevenir a perda de serviços já executados.

III. Sobre as medidas saneadoras para os demais achados do Relatório de Fiscalização 84/2018

132. Superadas as análises quanto aos fatos ensejadores da medida cautelar (Achado III.1), considera-se que, neste momento processual, faz-se pertinente dar andamento às medidas saneadoras relacionadas aos Achados III.2, III.3 e III.4 do Relatório de Fiscalização 84/2018.

133. Faz-se apenas uma ressalva quanto às audiências propostas com relação ao Achado III.2 – Descumprimento de determinação exarada pelo TCU. Sugere-se que tais audiências sejam feitas em momento processual posterior, considerando que, em face da revisão de projeto em fase de obras ora em curso, podem surgir elementos que corroborem ou contraponham a necessidade de reavaliação dos pontos suscitados no Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário.

134. Ainda com relação Achado III.2, cabe lembrar que o item 9.9.1 do Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário trata de determinação direcionada diretamente ao DNIT-Sede, para que fosse incluído em seu edital-padrão para licitação de obras rodoviárias, nos casos em que forem aplicáveis, os padrões para aceitação de obras consignados nos anexos I e II da Instrução de Serviço/SG 13, de 4 de novembro de 2013.

135. Avaliando essa questão, a equipe de auditoria consignou em seu relatório que:

98. Analisando-se as minutas de editais padrão disponíveis no site do DNIT (<http://www.dnit.gov.br/licitacoes/minutas-de-edtais-padrao> - acesso em 13/8/2018) (Evidência 23), constatou-se que, em nenhuma delas, constam os padrões para aceitação de obras previstos na Instrução de Serviço 13/2013 do DNIT, nem sequer faz-se menção expressa ao referido normativo.

(...)

101. Entretanto, uma vez que o escopo da presente auditoria teve foco nas obras da BR-135/MA, sob gestão da SRDNIT/MA, não se obtiveram informações mais detalhadas acerca das ações ou omissões que deram ensejo ao não atendimento da referida determinação, já que as providências para implementação das alterações no edital padrão caberiam à esfera central do DNIT (Sede).

102. Diante disso, previamente à realização das eventuais audiências, mostra-se pertinente realizar a oitiva do DNIT, na pessoa do seu Diretor-Geral, para que apresente os devidos esclarecimentos sobre os motivos para a não implementação, nas minutas de editais padrão, dos parâmetros para aceitação de obras previstos na IS 13/2013, em afronta à determinação proferida no item 9.9.1 do Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário.

136. Diante disso, verifica-se que a equipe de auditoria ponderou que, apesar de já existirem elementos indicando que ocorreu o descumprimento item 9.9.1 do Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário, seria necessária a prévia realização de oitiva do DNIT, para fundamentar uma avaliação definitiva da questão. Tal entendimento está sendo mantido nesta instrução.

IV. Sobre a situação atual do contrato em termos de execução físico-financeira

137. Conforme item 11.I.b do seu despacho (peça 53), a Exma. Ministra Ana Arraes determinou a oitiva da SRDNIT/MA para que informasse a situação atual do referido contrato em termos de execução físico-financeira.

138. Em resposta, datada de 18/10/2018, a SRDNIT/MA, assim se manifestou (peça 59, p. 6):

A situação atual para execução do referido contrato é de extrema dificuldade em relação ao avanço físico necessário e produtividade suficiente para que os marcos contratuais e as datas para conclusão da obra sejam cumpridas. Essa dificuldade ocorre em função das inúmeras interferências ocorridas por parte das necessidades de desapropriação de ocupantes da faixa de domínio e de manifestação de comunidades quilombolas adjacentes ao projeto e de órgãos públicos como Defensoria Pública e Ministério Público Federal em relação a questionamentos atinentes ao licenciamento ambiental da obra.

O DNIT teve que enviar o ofício 12498/2018 para a EDECONSIL CONSTRUÇÕES E LOCAÇÕES LTDA (anexo 09), solicitando a suspensão de execução dos serviços no segmento da comunidade Quilombola de Santa Rosa dos Pretos, em função do ofício nº 0207/18/GS/SEMA (anexo 10) emitido pela Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Recursos Naturais (SEMA), determinando a suspensão da “obra da duplicação da BR 135/MA no referido trecho que compreende especialmente a comunidade quilombola de Santa Rosa dos Pretos” até que o DNIT finalizasse as tramitações necessárias junto à Fundação Cultural Palmares e SEMA, conforme apresentado a vossa senhoria.

Ainda acerca da questão das áreas quilombolas, que estão impactando diretamente o avanço da obra, esclarecemos que está sendo discutido, junto à Defensoria Pública da União e o Ministério Público Federal, quais as comunidades quilombolas que deverão ser consultadas de forma a complementar os estudos da componente quilombola realizados e atender, em sua plenitude, a Convenção nº 169 da OIT. Ressaltamos que existe hoje uma indefinição quanto ao número de comunidades quilombolas envolvidas até mesmo por parte dos órgãos INCRA e FCP.

Quanto aos serviços de desapropriação, falta alocação de recursos suficientes para conclusão das indenizações das edificações existentes na faixa de domínio e desapropriação das áreas destinadas aos retornos.

139. A SRDNIT/MA informa, ainda, que o contrato de execução possui, atualmente, as quantidades apresentadas na tabela abaixo, em termos de evolução financeira:

Tabela 2 – Execução financeira do Contrato UT-0387/2017-00.

Serviço	Valor de projeto a PI	Valor medido a PI	Percentual Financeiro
Mobilização, desmobilização e instalação de canteiro	1.092.186,79	451.929,43	41,38%
Terraplenagem	24.259.392,21	1.993.745,38	8,22%
Drenagem	10.662.210,40	473.364,67	4,44%
Pavimentação Pista Nova (Construção)	48.434.149,85	219.353,11	0,45%
Sinalização	4.837.278,69	63.508,36	1,31%
Projeto Ambiental	5.329.459,94	0,00	0,00%
Obras complementares	10.132.837,97	128.056,61	1,26%
Muro de Terra Armada	474.463,46	0,00	0,00%
Obras de arte especiais	1.623.020,69	79.417,75	4,89%
Total	106.845.000,00	3.409.375,31	3,19%

Fonte: Dados fornecidos pela SRDNIT/MA em 18/10/2018 (peça 59, p. 6).

140. A SRDNIT/MA destaca as referidas interferências como determinantes para o atual atraso da obra e da baixa produtividade prevista para as etapas seguintes.

CONCLUSÃO

141. A presente instrução teve o objetivo de analisar as oitavas realizadas em cumprimento ao despacho da Exma. Ministra Ana Arraes (peça 53) e, por conseguinte, avaliar se é pertinente a adoção de medida cautelar suspensiva da execução dos serviços do Contrato UT-0387/2017-00 em face do Achado III.1 do Relatório de Fiscalização 84/2018.

142. Conforme as análises apresentadas no tópico I desta instrução, mantêm-se as irregularidades apontadas. Em que pese a SRDNIT/MA já haver iniciado ações no sentido de saneá-las, ainda não se tem um projeto executivo atual e que possua a totalidade dos elementos necessários e suficientes à execução completa da obra. Assim, as irregularidades somente poderão ser consideradas como sanadas quando houver uma revisão de projeto em fase de obras aprovada pela autoridade competente, contemplando as devidas correções e atualizações ora apontadas.

143. Ademais, conforme abordado no tópico II desta instrução, consideraram-se presentes os pressupostos que ensejam a adoção de medida cautelar suspensiva da execução de serviços do Contrato UT-0387/2017-00.

144. A plausibilidade jurídica se revela na utilização de projeto executivo desatualizado, prevendo serviços em desacordo com a realidade da obra e soluções amparadas em estudos defasados ou insuficientes, em afronta à Lei 12.462/2011, art. 2º, inc. IV, V e parágrafo único, c/c art. 8º, § 7º.

145. O perigo da demora se manifesta no fato de que, enquanto o DNIT não proceda a uma revisão de projeto em fase de obras contemplando as correções e atualizações de projeto necessárias, a continuidade da execução dos serviços poderá acarretar prejuízos à Administração.

146. Por outro lado, ponderou-se que, mesmo não havendo uma versão definitiva da revisão de projeto em fase de obras aprovada, as partes da obra que não estão sendo objeto de questionamento nestes autos podem ter sua execução continuada. Seria o caso, por exemplo, dos serviços de construção das obras de arte especiais ou de drenagem de transposição de talvegues. Ademais, a permissibilidade de execução desses

serviços mitiga o perigo da demora reverso, permitindo o avanço das etapas de obras naquilo que, de fato, for possível.

147. Diante disso, propõe-se determinar, cautelarmente, à SRDNIT/MA, que suspenda a execução dos serviços objeto do Contrato UT-0387/2017-00 até que o Tribunal delibere acerca do mérito dos indícios de irregularidades apontados no referido Achado III.1, exceto no que se refere às seguintes frentes de serviço: obras de arte especiais e drenagem de transposição de talwegues (obras de arte correntes).

148. Sugere-se, ainda, alertar a SRDNIT/MA para que, caso venha a liberar frentes de serviço, resguarde-se da possibilidade de execução de serviços que possam vir a ser desperdiçados devido à alteração do projeto ou devido à ação de intempéries decorrente de eventual demora na execução da obra, o que poderá ensejar responsabilização de quem der causa a tal situação. Também cabe alertar a autarquia que a cautelar aventada não impede a adoção de medidas, de sua conveniência e oportunidade, para prevenir a perda de serviços já executados.

149. Ademais, propõe-se que, nesse momento, sejam realizadas as medidas saneadoras quanto aos demais achados do Relatório de Fiscalização 84/2018, com exceção das audiências relacionadas ao Achado III.2 – Descumprimento de determinação exarada pelo TCU. Sugere-se que tais audiências sejam feitas em momento processual posterior, considerando que, em face da revisão de projeto em fase de obras ora em curso no DNIT, podem surgir elementos que corroborem ou contraponham a necessidade de reavaliação dos pontos suscitados no Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário.

150. Ainda com relação ao Achado III.2, cabe lembrar que o item 9.9.1 do Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário trata de determinação direcionada diretamente ao DNIT-Sede, para que fosse incluído em seu edital-padrão para licitação de obras rodoviárias, nos casos em que forem aplicáveis, os padrões para aceitação de obras consignados nos anexos I e II da Instrução de Serviço/SG 13, de 4 de novembro de 2013.

151. Avaliando essa questão, a equipe de auditoria, no Relatório de Fiscalização 84/2018, ponderou que, apesar de já existirem elementos indicando que ocorreu o descumprimento item 9.9.1 do Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário, seria necessária a prévia realização de oitiva do DNIT, para fundamentar uma avaliação definitiva da questão. Tal entendimento está sendo mantido nesta instrução.

PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

152. Ante todo o exposto, submetem-se os autos à consideração superior, propondo que o Tribunal:

a) determine cautelarmente à Superintendência Regional do DNIT no estado do Maranhão, nos termos do art. 276 do RI/TCU, que suspenda a execução dos serviços objeto do Contrato UT-0387/2017-00 até que o Tribunal delibere acerca do mérito dos indícios de irregularidades apontados no Achado III.1 – Projeto executivo deficiente/desatualizado, exceto no que se refere às frentes de serviço de obras de arte especiais e de drenagem de transposição de talwegues (obras de arte correntes), alertando, ainda, que:

a.1) na hipótese de liberação de frentes de serviço, deve o órgão resguardar-se da possibilidade de execução de serviços que possam vir a ser desperdiçados devido à alteração do projeto ou devido à ação de intempéries decorrente de eventual demora na execução da obra, o que poderá ensejar responsabilização de quem der causa a tal situação;

a.2) a cautelar não impede a adoção de medidas, de sua conveniência e oportunidade, para prevenir a perda de serviços já executados;

b) determine, nos termos do art. 250, inc. V, do RI/TCU, a oitiva do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, quanto à irregularidade apontada no Relatório de Fiscalização 84/2018 – Achado III.2 – Descumprimento de determinação exarada pelo TCU, especialmente no que diz respeito a não inclusão, no edital padrão do DNIT, de padrões para aceitação de obras previstos na Instrução de Serviço DNIT 13/2013, em afronta à determinação do TCU proferida no item 9.9.1 do Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário;

c) determine, nos termos do art. 250, inc. V, do RI/TCU, a oitiva da Superintendência Regional do DNIT no estado do Maranhão, quanto às seguintes irregularidades:

c.1) ausência, de forma clara, no Edital RDC Eletrônico 398/2016-15 e, em consequência, no Contrato UT-0387/2017-00, da previsão de obrigatoriedade de cumprimento, por parte da contratada, de parâmetros mínimos de recebimento de obras previstos na Instrução de Serviço DNIT 13/2013, em desacordo com determinação do TCU proferida no Acórdão 1.338/2013-TCU-Plenário (Achado III.3 do Relatório de Fiscalização 84/2018 – peça 49);

c.2) existência de atrasos que podem comprometer o prazo de entrega do empreendimento (Achado III.4 do Relatório de Fiscalização 84/2018 – peça 49);

d) encaminhe cópia da decisão a ser proferida ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), à Superintendência Regional do DNIT no estado do Maranhão, ao Consórcio Edeconsil – Amorim Coutinho e à empresa Modelagem Engenharia Ltda.”

É o Relatório.

VOTO

Trata-se de auditoria realizada pela SeinfraRodovia na Superintendência Regional do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes no Estado do Maranhão - SRDNIT/MA sobre as obras de adequação da capacidade e de reabilitação do trecho rodoviário na BR-135/MA, entre o km 51,30 e o km 95,60, sob a égide do Contrato UT-0387/2017-00 firmado entre o Dnit e o Consórcio Edeconsil-Amorim Coutinho, sem prejuízo de monitorar o cumprimento das determinações proferidas pelo Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário.

2. Atuo no presente processo em substituição à ilustre Ministra Ana Arraes, nos termos da Portaria TCU 47, de 17 de janeiro de 2019.

3. Durante a fiscalização, a unidade técnica constatou que o projeto das obras está desatualizado, prevendo serviços em desacordo com a realidade e soluções amparadas em estudos defasados e insuficientes, e que não possui a totalidade dos elementos necessários e bastantes à execução completa do objeto.

4. A auditoria também apontou descumprimento dos subitens 9.9.2.1, 9.9.2.2 e 9.9.2.4 do citado Acórdão 2.901/2014-Plenário quanto à não realização de correções no projeto executivo previamente à publicação de novo edital para contratação das obras e à não inclusão no edital padrão do Departamento dos padrões para aceitação de obras previstos na Instrução de Serviço DNIT 13/2013.

5. Os outros achados da fiscalização se referem à ausência no Edital RDC Eletrônico 398/2016-15 de especificação dos parâmetros para o recebimento das obras, contrariando determinação constante do Acórdão 1.338/2013-Plenário, relatado pelo ministro José Múcio Monteiro, e à existência de atrasos, que podem comprometer o prazo de entrega do empreendimento.

6. Considerando a possibilidade de paralisação do presente Contrato UT-0387/2017-00 e o fato de que os componentes do projeto executivo que se encontram desatualizados ou não justificados adequadamente são materialmente relevantes, correspondendo a mais de R\$ 72 milhões – 68% do valor avençado –, determinei a realização de oitiva prévia do Dnit e do consórcio contratado para execução das obras, nos termos do art. 276, § 2º, do Regimento Interno.

II

7. Com fundamento no art. 276, § 2º, do Regimento Interno, a ministra Ana Arraes determinou as oitivas da Superintendência Regional do Dnit no Maranhão e do Consórcio Edeconsil – Amorim Coutinho para deliberar sobre a concessão de medida acautelatória com vistas à suspensão da execução dos serviços do citado Contrato UT-0387/2017-00.

8. Em sua manifestação, o consórcio construtor defendeu que, sendo o responsável pela execução das obras, as questões afetas ao projeto executivo seriam de responsabilidade do contratante. Esclareceu que os serviços estão sendo realizados em conformidade com o projeto e com as orientações da empresa supervisora. Informou que já havia manifestado à SRDNIT/MA sua preocupação com relação a alguns problemas por ele identificados, como a defasagem dos estudos de tráfego e o impedimento de exploração de caixas de empréstimo previstas.

9. A Superintendência Regional do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes no Estado do Maranhão, por sua vez, manifestou-se sobre todos os problemas apontados pela equipe de auditoria no projeto executivo da obra.

10. Segundo o superintendente regional, a necessidade e a importância das obras para o desenvolvimento do estado – além do grande número de acidentes que ocorrem na BR-135/MA, os quais a levaram a ser conhecida como “rodovia da morte” – fizeram que se tomasse a decisão de licitá-las com a versão existente do projeto, com sua revisão prevista apenas para a fase de implantação.

11. O superintendente reconheceu a defasagem dos estudos de tráfego que embasaram as soluções de projeto e o fato de que o aumento do tráfego acarreta acréscimo das solicitações de carga da rodovia, demandando o redimensionamento da estrutura do pavimento para atender ao critério de resistência e durabilidade das obras. Admitiu também que os estudos geotécnicos realizados não contemplaram sondagens em todos os segmentos nos quais o projeto executivo prevê a execução de serviços de remoção de solo saturado e de camada drenante.

12. Com relação aos locais para extração de material para terraplanagem, o gestor reconheceu que oito das dezesseis caixas de empréstimo previstas no projeto não foram viabilizadas, mas comunicou que três novos locais, dentro do segmento das obras, foram estudados e aprovados quanto à qualidade do material de aterro. Ele também informou ter determinado à empresa supervisora a apresentação de estudos para maior aproveitamento dos materiais provenientes dos cortes com vistas a minimizar os volumes de bota-fora, pois o projeto de terraplanagem que está sendo utilizado prevê a destinação para bota-foras do material oriundo de rebaixos, sem ter sido demonstrada a inviabilidade de seu aproveitamento nos corpos de aterro.

13. Finalmente, na oitiva da SRDNIT/MA, foram apresentados documentos que não haviam sido juntados ao projeto avaliado pela equipe de auditoria, como uma planilha que especifica a localização e a extensão de barreiras de segurança – cujo quantitativo não estava comprovado em projeto – e a memória justificativa do quantitativo de enlevamento. Permaneceu injustificado o plantio de 4.213 unidades de mudas arbóreas.

14. No que tange à situação atual do Contrato UT-0387/2017-00, a Superintendência Regional informou que a obra se encontra com 3,91% de execução financeira e que inúmeras interferências – em especial com comunidades quilombolas – e restrições orçamentárias para execução de desapropriações têm sido determinantes para a baixa produtividade dos serviços e o atraso das obras.

III

15. Em sua análise, a Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil reconheceu que a Superintendência Regional do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes no Estado do Maranhão já iniciou ações no sentido de sanear as irregularidades apontadas no relatório de auditoria. Consignou, entretanto, que, até o momento, o projeto executivo das obras de adequação da capacidade e de reabilitação do trecho rodoviário da BR-135/MA – do km 51,30 ao km 95,60 – permanece desatualizado e não apresenta a totalidade dos elementos necessários e suficientes à execução completa dos serviços previstos.

16. Concluiu, portanto, que os argumentos apresentados pelo consórcio construtor e pela SRDNIT/MA não foram capazes de elidir as irregularidades apontadas e apresentou a seguinte proposta (Peça 63):

“152. Ante todo o exposto, submetem-se os autos à consideração superior, propondo que o Tribunal:

a) determine cautelarmente à Superintendência Regional do DNIT no estado do Maranhão, nos termos do art. 276 do RI/TCU, que suspenda a execução dos serviços objeto do Contrato UT-0387/2017-00 até que o Tribunal delibere acerca do mérito dos indícios de irregularidades apontados no Achado III.1 – Projeto executivo deficiente/desatualizado, exceto no que se refere às frentes de serviço de obras de arte especiais e de drenagem de transposição de talvegues (obras de arte correntes), alertando, ainda, que:

a.1) na hipótese de liberação de frentes de serviço, deve o órgão resguardar-se da possibilidade de execução de serviços que possam vir a ser desperdiçados devido à alteração do projeto ou devido à ação de intempéries decorrente de eventual demora na execução da obra, o que poderá ensejar responsabilização de quem der causa a tal situação;

a.2) a cautelar não impede a adoção de medidas, de sua conveniência e oportunidade, para prevenir a perda de serviços já executados;

b) determine, nos termos do art. 250, inc. V, do RI/TCU, a oitiva do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, quanto à irregularidade apontada no Relatório de Fiscalização 84/2018 – Achado III.2 – Descumprimento de determinação exarada pelo TCU, especialmente no que diz respeito a não inclusão, no edital padrão do DNIT, de padrões para aceitação de obras previstos na Instrução de Serviço

DNIT 13/2013, em afronta à determinação do TCU proferida no item 9.9.1 do Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário;

c) determine, nos termos do art. 250, inc. V, do RI/TCU, a oitiva da Superintendência Regional do DNIT no estado do Maranhão, quanto às seguintes irregularidades:

c.1) ausência, de forma clara, no Edital RDC Eletrônico 398/2016-15 e, em consequência, no Contrato UT-0387/2017-00, da previsão de obrigatoriedade de cumprimento, por parte da contratada, de parâmetros mínimos de recebimento de obras previstos na Instrução de Serviço DNIT 13/2013, em desacordo com determinação do TCU proferida no Acórdão 1.338/2013-TCU-Plenário (Achado III.3 do Relatório de Fiscalização 84/2018 – peça 49);

c.2) existência de atrasos que podem comprometer o prazo de entrega do empreendimento (Achado III.4 do Relatório de Fiscalização 84/2018 – peça 49);

d) encaminhe cópia da decisão a ser proferida ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), à Superintendência Regional do DNIT no estado do Maranhão, ao Consórcio Edeconsil – Amorim Coutinho e à empresa Modelagem Engenharia Ltda.”

IV

17. Vale comentar que o projeto executivo utilizado foi aprovado por meio da Portaria 009, de 28/3/2012, da SRDNIT/MA, da lavra de Gerardo de Freitas Fernandes, à época superintendente e ainda ocupante desse cargo na regional do Dnit no Maranhão. O gestor foi alertado, em 2014, por intermédio do Acórdão 2.901/2014-Plenário, de relatoria do ministro Marcos Bemquerer Costa, em substituição à ministra Ana Arraes, relatora do presente feito, de que o projeto já apresentava, naquela ocasião, problemas relacionados a sobrepreço, adoção de soluções antieconômicas e à adoção injustificada de taxas elevadas de crescimento anual de tráfego.

18. Ocorre que, como apontado no relatório de auditoria, foi utilizado o mesmo projeto em novo certame. Assim, o projeto executivo utilizado na licitação de 2016 apresentava defasagem de pelo menos 5 anos entre a elaboração dos levantamentos que o embasaram e sua efetiva implantação a partir do Contrato UT-0387/2017-00.

19. Dessa maneira, o que se tem no presente é o agravamento da situação verificada em 2014. Pois, se naquela oportunidade o projeto já apresentava incorreções, atualmente a desatualização se tornou mais grave. Ou seja, ainda que parcialmente utilizável àquela época, hoje corre o risco de ser imprestável, uma vez que necessita de profunda revisão devido ao tempo transcorrido.

20. Por exemplo, no que concerne aos estudos de tráfego necessários para o dimensionamento do pavimento, apurou-se que foram realizados à época (antes de 2012) com base em taxas de crescimento que consideraram, para o presente lote 2 (conforme a peça 34 do TC 001.576/2014-3):

- aumento anual de demanda turística para os Lençóis Maranhenses, por meio da BR-402/MA-110, que faz entroncamento com a BR-135 no início do lote, na cidade de Bacabeira; e

- futura instalação da Refinaria Premium I da Petrobras no município de Bacabeira, com acessos principais e secundários ao longo do lote 2, o que incrementaria sensivelmente o número de caminhões no trecho.

21. Portanto, é necessário que se averigue a manutenção das premissas de crescimento adotadas, pois o turismo na região dos Lençóis Maranhenses tem crescido constantemente, como mostra o Mapa do Turismo Brasileiro (<http://mapa.turismo.gov.br/mapa/init.html#/home>), que aponta a elevação de categoria do município de Barreirinhas entre os anos de 2013 e 2017.

22. Por outro lado, existe grande indefinição sobre a implantação da refinaria por parte da Petrobras, que desistiu do empreendimento em 2015.

23. Ademais, o próprio gestor reconhece a necessidade de profundas alterações no projeto licitado, a serem executadas pela empresa supervisora durante a realização das obras, com impactos ainda desconhecidos sobre o contrato de execução do lote. Considero tal fato como de extrema reprovabilidade, ainda que ao final o impacto no orçamento da obra venha a ser de pequena monta,

pois caracteriza, no mínimo, a realização de procedimento licitatório ao total arrepio da lei, e o pior, com o agravante de que o próprio gestor já havia sido alertado sobre os problemas.

24. Relembro, por oportuno, a redação da Súmula 261, plenamente aplicável ao presente caso:
“Em licitações de obras e serviços de engenharia, é necessária a elaboração de projeto básico adequado e atualizado, assim considerado aquele aprovado com todos os elementos descritos no art. 6º, inciso IX, da Lei 8.666, de 21 de junho de 1993, constituindo prática ilegal a revisão de projeto básico ou a elaboração de projeto executivo que transfigurem o objeto originalmente contratado em outro de natureza e propósito diversos.”
25. Mais ainda, a Lei 12.462/2011, que instituiu o Regime Diferenciado de Contratações Públicas, estabelece que o projeto básico contenha, entre seus elementos mínimos, “soluções técnicas globais e localizadas, suficientemente detalhadas, de forma a restringir a necessidade de reformulação ou de variantes durante as fases de elaboração do projeto executivo”.
26. Da mesma forma o TCU, por intermédio do Acórdão 507/2012-Plenário, de relatoria do ministro José Múcio Monteiro, já recomendou ao Dnit que, antes de licitar, atualize seus projetos para atender às reais necessidades das obras. A revisão de projeto após a contratação é recurso excepcional, que somente deve ser utilizado em caso de grande necessidade, e não para readequar projetos que já se encontram defasados previamente a licitação. Ademais, ao contratar obra com base em projeto desatualizado, a Administração assume riscos de que as soluções previstas não mais se adequem às reais necessidades, de que o custo do empreendimento se eleve e de que eventuais aditivos contratuais superem os limites legais previstos.
27. O gestor, assinala-se, não atentou para essa realidade.
28. Ainda que no presente caso as alterações sejam necessárias para sanar vícios de origem presentes na versão do projeto utilizada para licitar, não se pode escusar, de forma alguma, da avaliação da responsabilidade de quem deu causa à aprovação e à utilização do projeto deficiente, ao arrepio de decisões do TCU, como o citado Acórdão 507/2012-Plenário.
29. Ademais, resalto que a apresentação extemporânea de documentos com o fito de justificar quantitativos do projeto reforça sua precariedade, além de levantar dúvidas sobre a fidedignidade dessas informações, reveladas à medida que demandadas pela atuação deste Tribunal em face das lacunas existentes no projeto.
30. Foram ponderadas as iniciativas da Superintendência Regional do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes no Estado do Maranhão, mas ainda sim consideradas insuficientes para sanar as irregularidades apontadas na auditoria, permanecendo desatualizado o projeto executivo das obras de adequação da capacidade e de reabilitação do trecho rodoviário da BR-135/MA – do km 51,30 ao km 95,60.
31. Os autos foram enviados ao gabinete da Presidência, por força do art. 28, inciso XVI, do Regimento Interno, oportunidade em que o superintendente regional no estado do Maranhão/Dnit, engenheiro Gerardo de Freitas Fernandes, deu entrada no Ofício 49.363/2018/SER-MA-DNIT, autuado em 21/12/2018 (peça 66), no qual teceu comentários sobre a importância da obra para o estado maranhense e afirmou que não é necessária a sua paralisação porque as revisões necessárias estão em curso, e que possíveis falhas no projeto inicial estão sendo tratadas e serão objeto de aditivo contratual, caso necessário.
32. Em virtude de tal fato, o então Presidente Raimundo Carreiro devolveu os autos ao gabinete da ministra Ana Arraes por considerar que esses novos documentos poderiam influenciar o desate da matéria.
33. Contudo, as informações apresentadas eram de caráter genérico e não possuíam força suficiente para alterar o juízo acerca da necessidade de suspensão da execução dos serviços.

34. Presente o fundado receio de grave lesão ao erário e atendidos os pressupostos, a medida cautelar de suspensão da execução dos serviços do Contrato UT-0387/2017-00 foi adotada pelo Presidente José Múcio Monteiro, em decisão datada de 2/1/2019.

35. Quanto à fumaça do bom direito, concluiu o eminente Presidente que a utilização de projeto executivo desatualizado, prevendo serviços em desacordo com a realidade, soluções amparadas em estudos defasados e insuficientes, não possuindo a totalidade dos elementos necessários e bastantes à execução completa do objeto, afronta os arts. 2º, incisos IV e V, e parágrafo único, e 8º, § 7º, da Lei 12.462/2011.

36. Também restou identificada a existência da segunda condicionante para adoção de medidas acautelatórias: o perigo da demora. A continuidade da execução dos serviços poderia acarretar prejuízos à Administração, conforme apontou a SeinfraRodovia à peça 63 dos autos:

“a) risco de deterioração precoce do pavimento a ser construído, caso seja adotada uma estrutura cujas premissas de dimensionamento não reflitam a realidade atual do tráfego da rodovia;

b) risco de que a execução desordenada dos serviços de terraplenagem, ou seja, destoante do projeto executivo aprovado, acarrete o acréscimo imprevisto no custo da obra, de modo que os recursos previstos em contrato não sejam suficientes para sua conclusão (ainda que o estudo de redistribuição de material para terraplenagem elaborado pela supervisora (peça 59, p. 26-42) tenha trazido uma nova configuração dos empréstimos que mantém o custo de terraplenagem próximo ao atual (tópico I.1.4), restam indefinições sobre os rebaixos de corte e greide colado, conforme abordado no tópico I.1.5);

c) risco de dano ao Erário decorrente da execução de serviços não devidamente justificados, citando-se, em especial:

c.1) remoção de solo mole e de solo saturado e execução de camada drenante de areia, cuja necessidade não foi devidamente comprovada na forma prevista nas Diretrizes Básicas para Elaboração de Estudos e Projetos Rodoviários – Publicação IPR-739/2010;

c.2) barreiras de segurança, cuja necessidade não foi suficientemente demonstrada por meio das seções tipo atualizadas;

c.3) enlívamento e plantio de árvores, cujos quantitativos previstos em contrato podem não refletir a real necessidade da obra, conforme reconheceu a própria SRDNIT/MA, bem como, especificamente quanto ao enlívamento, em vista da possibilidade de emprego de solução mais econômica (hidrossemeadura).”

37. Destacou-se, ainda, que os serviços do Contrato UT-0387/2017-00 os quais não estão sendo objeto de questionamento nestes autos – relativos à construção de obras de arte especiais ou à drenagem de transposição de talvegues – poderiam ter sua execução continuada, mitigando o perigo da demora reverso.

38. Enfim, sumarizo os achados de auditoria apontados no Relatório de Fiscalização 84/2018 (peça 49 dos autos):

“a) Achado III.1 – Projeto executivo deficiente/desatualizado: em síntese, verificou-se que o projeto executivo está desatualizado, prevendo serviços em desacordo com a realidade da obra e soluções amparadas em estudos defasados ou insuficientes, em afronta a Lei 12.462/2011, art. 2º, inc. V, c/c art. 8º, § 7º, assim como a Lei 8.666/93, em especial o art. 6º, inc. X, e o art. 12. As deficiências relacionam-se às partes de terraplenagem e pavimentação do projeto executivo, bem como a serviços de implantação de barreiras de segurança, plantio de árvores e enlívamento.

b) Achado III.2 - Descumprimento de determinação exarada pelo TCU: este achado decorre do monitoramento do item 9.9 do Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário, proferido no âmbito do TC 001.576/2014-3, que teve como objeto o antigo edital de licitação referente às mesmas obras relativas ao Lote 2 da BR-135/MA, e no qual foram determinadas correções no projeto executivo previamente à publicação do novo edital, assim como a inclusão, no edital padrão do DNIT, dos padrões para aceitação de obras previstos na Instrução de Serviço DNIT 13/2013. Constatou-se que a nova licitação foi realizada sem as correções no projeto, razão pela qual se considerou descumprida a determinação. Verificou-se também que os padrões para aceitação de obras previstos na Instrução de Serviço DNIT 13/2013 não foram incluídos no edital padrão do DNIT.

c) Achado III.3 - Ausência de parâmetros de recebimento das obras: apontou-se a ausência, de forma clara, no Edital RDC Eletrônico 398/2016-15, da previsão de obrigatoriedade de cumprimento, por parte da

contratada, de parâmetros mínimos de recebimento de obras previstos na Instrução de Serviço DNIT 13/2013, em desacordo com determinação do TCU proferida no Acórdão 1.338/2013-TCU-Plenário.

d) Achado III.4 - Existência de atrasos que podem comprometer o prazo de entrega do empreendimento: constataram-se diversas situações que têm impedido o avanço das obras conforme o cronograma inicialmente planejado, sobretudo relacionadas a condições climáticas e interferências, no entorno da rodovia, com edificações, cercas, redes de energia elétrica e comunidades quilombolas. Diante desses entraves, a SRDNIT/MA previu a prorrogação do prazo contratual por mais 120 (cento e vinte) dias. Entretanto, o próprio gestor reconhece a existência de restrições orçamentárias, de modo que se vislumbra o risco de não cumprimento do prazo informado.”

39. Entendo, portanto, que, nos termos do art. 276, § 1º, do RITCU, o Plenário do TCU deve referendar a referida cautelar suspensiva.

Ante o exposto, voto pela prolação do Acórdão ora submetido a este Colegiado.

TCU, Sala das Sessões Ministro Luciano Brandão Alves de Souza, em tagDataSessao.

ANDRÉ LUÍS DE CARVALHO
Ministro-Substituto

ACÓRDÃO Nº 54/2019 – TCU – Plenário

1. Processo TC 009.942/2018-1
2. Grupo I – Classe V – Auditoria.
3. Interessado: Congresso Nacional.
 - 3.1. Responsáveis: Antônio Henrique da Luz Bezerra (CPF 516.467.573-00), Gerardo de Freitas Fernandes (CPF 062.944.483-87), Glauco Henrique Ferreira da Silva (CPF 515.657.143-34), Sylvio Barbosa Cardoso Júnior (CPF 073.218.643-91), Thadeu Fellipe Lopes Silva (CPF 603.043.823-96) e Consórcio Edeconsil Construções e Locações Ltda. (CNPJ 07.073.042/0001-00).
4. Unidade: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – Dnit.
5. Relator: Ministro-Substituto André Luís de Carvalho em substituição à Ministra Ana Arraes.
6. Representante do Ministério Público: não atuou.
7. Unidade Técnica: Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil - SeinfraRodovia.
8. Representação legal: não há.

9. Acórdão:

VISTOS, relatados e discutidos estes autos de auditoria realizada pela SeinfraRodovia na Superintendência Regional do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes no Estado do Maranhão - SRDNIT/MA sobre as obras de adequação da capacidade e de reabilitação do trecho rodoviário na BR-135/MA, entre o km 51,30 e o km 95,60, sob a égide do Contrato UT-0387/2017-00 firmado entre o Dnit e o Consórcio Edeconsil-Amorim Coutinho, sem prejuízo de monitorar o cumprimento das determinações proferidas pelo Acórdão 2.901/2014-TCU-Plenário;

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

9.1. referendar a cautelar suspensiva concedida por meio do Despacho proferido em 2/1/2019, com todas as demais decisões ali proferidas, nos termos do art. 276 do RITCU; e

9.2. determinar que a unidade técnica dê prosseguimento ao presente feito, com a devida urgência.

10. Ata nº 1/2019 – Plenário.

11. Data da Sessão: 23/1/2019 – Ordinária.

12. Código eletrônico para localização na página do TCU na Internet: AC-0054-01/19-P.

13. Especificação do quorum:

13.1. Ministros presentes: José Mucio Monteiro (Presidente), Augusto Nardes, Raimundo Carreiro e Bruno Dantas.

13.2. Ministros-Substitutos convocados: Marcos Bemquerer Costa e André Luís de Carvalho (Relator).

(Assinado Eletronicamente)
JOSÉ MUCIO MONTEIRO
Presidente

(Assinado Eletronicamente)
ANDRÉ LUÍS DE CARVALHO
Relator

Fui presente:

(Assinado Eletronicamente)
CRISTINA MACHADO DA COSTA E SILVA
Procuradora-Geral