



**Ministério dos Transportes**  
Gabinete do Ministro  
Assessoria Parlamentar

Ofício nº 1.504/2017/ASPAR/GM/MTPA

Brasília, 29 de novembro de 2017.

A Sua Excelência o Senhor  
Senador **HÉLIO JOSÉ**  
Coordenador da Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização  
Senado Federal  
70.165-900 - Brasília/DF

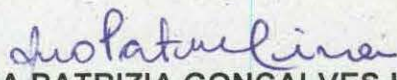
Assunto: Informações sobre obras e serviços de engenharia com indícios de irregularidades graves constantes do PLOA 2018.

Senhor Senador,

Incumbiu-me o Senhor Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Maurício Quintella Lessa, de reportar-me ao Ofício COI nº 3/2017/CMO, de 14 de novembro de 2017, no qual Vossa Excelência solicita informações sobre obras e serviços de engenharia com indícios de irregularidades graves constantes do PLOA 2018.

A respeito, encaminho, para o conhecimento do ilustre parlamentar, as cópias dos Ofícios nº 538/2017/DG/ANTT, de 24 de novembro de 2017, elaborado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres, e nº 11.033/2017/ACE/DG/DNIT SEDE-DNIT, de 28 de novembro de 2017, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e mídia digital, contendo os esclarecimentos sobre o assunto em questão.

Respeitosamente,

  
**ANA PATRIZIA GONÇALVES LIRA**

Chefe de Gabinete do Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil



AGÊNCIA NACIONAL DE  
TRANSPORTES TERRESTRES

SCES Sul - lote 10 - trecho 3 -  
Projeto Orla - Polo 8 - Bloco G - 3º Andar - Brasília/DF  
(61) 3410-1000 / 3410-1001

Ofício nº 538 /2017/DG/ANTT

Brasília, 24 de novembro de 2017.

Ao Senhor Carlos Henrique Silva Santos  
Chefe de Assessoria Parlamentar  
Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil  
Brasília-DF


**Assunto: Pedido de informações sobre obras e serviços de engenharia com indícios de irregularidades graves constantes do PLOA 2018.**

**Referência: Ofício nº 1453/2017/ASPAR/GM  
Ofício COI nº 003/2017/CMO**

Senhor Chefe de Assessoria,

1. Reportamo-nos ao Ofício nº 1453/2017/ASPAR/GM, de 14.11.2017, no qual a Assessoria Parlamentar do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil encaminha o Ofício COI nº 003/2017/CMO, que trata acerca de pedido de informações sobre obras e serviços de engenharia com indícios de irregularidades graves constantes do PLOA 2018.
2. Tendo em vista as obras relacionadas no supracitado ofício do Congresso Nacional, informamos que a obra listada "Apoio à Construção do Rodoanel - Trecho Norte/SP - no estado de São Paulo" não é de responsabilidade desta Agência.
3. Ademais, quanto à obra "Ferrovia Transnordestina", as informações solicitadas serão prestadas diretamente ao Congresso Nacional, em atendimento ao Ofício COI nº 011/2017/CMO, de 14.11.2017, recebido pela ANTT, que trata do mesmo assunto.
4. Para quaisquer outros esclarecimentos que se fizerem necessários, esta Agência se coloca à disposição de Vossa Senhoria.

Atenciosamente,

  
JORGE BASTOS  
Diretor-Geral



DNIT SEDE

ACE

Setor de Autarquias Norte | Quadra 3 | Lote A  
Ed. Núcleo dos Transportes | CEP 70040-902  
Brasília/DF | Telefone:

Ofício nº 11033/2017/ACE/DG/DNIT SEDE-DNIT

Brasília/DF, 28 de novembro de 2017.

À Sua Senhoria o Senhor

CARLOS HENRIQUE SILVA SANTOS

Chefe de Assessoria Parlamentar do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil

Esplanada dos Ministérios, Bloco R - 6º Andar

CEP:70.044-902 - Brasília/DF

Assunto: **Ofício nº 1452/ASPAR/GM.**

Senhor Chefe de Assessoria,

1. Reporto-me ao Ofício nº 1452/ASPAR/GM, o qual solicita manifestação deste DNIT quanto ao Ofício COI nº 3/2017/CMO, que trata de pedido de informações sobre o APOIO A CONSTRUÇÃO DO RODOANEL - TRECHO NORTE/SP, referente as obras e serviços de engenharia com indícios de irregularidades graves constantes no Projeto de Lei Orçamentária Anual para 2018.
2. Inicialmente, informo que, em atendimento à oitiva do TCU, Ofício nº 0506/2017-TCU/SeinfraRodoviaAviação, de 28/09/2017, no tocante as IGP's identificadas em auditoria realizada nas obras de construção do Rodoanel de São Paulo - Trecho Norte, cujos objetos da fiscalização foram o Termo de Compromisso TC-004/1999, firmado entre a União e o Governo do Estado de São Paulo para a implantação do Rodoanel de São Paulo, e o Contrato 4.349/2013, ajustado entre a Dersa e a Construtora OAS S.A para a construção do Lote 02 do Trecho Norte do Rodoanel de São Paulo, este DNIT encaminhou àquela Corte de Contas manifestação, nos termos do Ofício nº 7559/2017/ACE/DG/DNIT SEDE-DNIT, destacando que as irregularidades com indicação de paralisação dizem respeito à execução da obra, de competência da DERSA.
3. Para tanto, a DERSA foi notificada por este DNIT acerca do assunto, conforme Ofício nº 7342/2017/ACE/DG/DNIT SEDE-DNIT, que apresentou a correspondência CE PR/PR 255/17, de 27/10/2017, informando que protocolou junto ao Tribunal de Contas da União esclarecimentos acerca dos indícios de irregularidades graves com recomendação de paralisação, ainda sem análise definitiva daquela Corte de Contas.
4. Relativamente à solicitação constante do ofício da CMO, encaminho, ainda, correspondência CE-FI/FI-132, de 27/11/2107, na qual a DERSA apresenta esclarecimentos quanto a execução do empreendimento, providências adotadas com vistas ao saneamento das irregularidades apontadas, bem como informações relevantes, nos termos dos §§ 1º e 2º do art. 118 da Lei nº 13.473, de 8 de agosto de 2017.

5. Por fim, coloco-me a disposição para prestar quaisquer esclarecimentos que se fizerem necessários.

Atenciosamente,

FLÁVIO BAZZANO FRANCO  
CHEFE DE GABINETE/DG



Documento assinado eletronicamente por **Flávio Bazzano Franco, Chefe de Gabinete**, em 28/11/2017, às 17:56, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sei.dnit.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sei.dnit.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **0315046** e o código CRC **F74B7670**.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 50600.614988/2017-54

SEI nº 0315046

<b>CADASTRADO</b>	
SEI:	_____
DATA:	____ / ____ / ____
NOME:	_____
COADI/ASSAD/GM-MTPA	



Assessoria de Controle Externo da Diretoria Geral  
Setor de Autarquias Norte | Quadra 3 | Lote A  
Ed. Núcleo dos Transportes | CEP 70040-902  
Brasília/DF | Telefone: (61) 3315-4101

Ofício nº 7342/2017/ACE/DG/DNIT SEDE-DNIT

Brasília/DF, 16 de outubro de 2017.

A Sua Senhoria o Senhor

**LAURENCE CASAGRANDE LOURENÇO**

Diretor Presidente da Companhia de Desenvolvimento Rodoviário S/A do Estado de São Paulo - DERSA

Rua Iaiá, 126 - Itaim Bibi

São Paulo - SP

CEP: 04542-906

Assunto: **Rodoanel. Relatório de Fiscalização TCU. TC 030.327/2014-6.**

Senhor Diretor Presidente,

1. Cumprimentando-o cordialmente, reporto-me ao Processo TC 030.327/2014-6 do Tribunal de Contas da União, que trata de auditoria realizada nas obras de construção do Rodoanel de São Paulo - Trecho Norte, cujos objetos da fiscalização foram o Termo de Compromisso TC-004/1999, firmado entre a União e o Governo do Estado de São Paulo para a implantação do Rodoanel de São Paulo, e o Contrato 4.349/2013, firmado entre a Dersa e a Construtora OAS S.A para a construção do Lote 02 do Trecho Norte do Rodoanel de São Paulo.
2. Neste sentido, informo que o TCU identificou três indícios de irregularidades graves com indicação de paralisação, quais são: *III.1 - Superfaturamento decorrente de preços excessivos frente ao mercado; III.2 - Superfaturamento por pagamento indevido de despesas relativas a atraso na execução da obra; e, III.3 - Alteração injustificada de quantitativos; que dizem respeito à execução do Contrato 4.349/2013, firmado entre essa DERSA e Construtora OAS S/A.*
3. Em vista do exposto, encaminho cópia do Relatório de Fiscalização nº 539/2016 para conhecimento, bem como solicito que eventual manifestação dessa Companhia quanto aos achados daquela Corte de Contas, seja enviada para conhecimento deste DNIT.
4. Na oportunidade, com os votos de estima e consideração, coloco-me a disposição para prestar quaisquer esclarecimentos que se fizerem necessários.

Atenciosamente,

**VALTER CASIMIRO SILVEIRA**

Diretor Geral



Documento assinado eletronicamente por **Valter Casimiro Silveira, Diretor-Geral**, em 16/10/2017, às 15:17, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site



[http://sei.dnit.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?](http://sei.dnit.gov.br/sei/controlador_externo.php?)

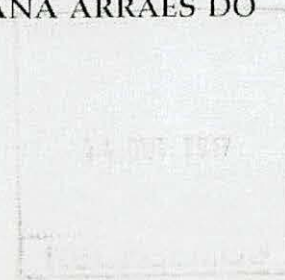
[acao=documento\\_conferir&id\\_grupo\\_acesso\\_externo=0](http://sei.dnit.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_grupo_acesso_externo=0), informando o código verificador **0188458** e o código CRC **C4C48345**.

---

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 50600.SEI/011390/2017-17

SEI nº 0188458

EXCELENTÍSSIMA SENHORA DOUTORA MINISTRA ANA ARRAES DO  
EGRÉGIO TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO.



TC nº 034.481/2016-8

Fiscalização nº 539/2016

Ref.:

- Ofício 0507/2017 - TCU/SeinfraRodoviaAviação

- Ofício 0572/2017-TCU/SeinfraRodoviaAviação



DERSA - DESENVOLVIMENTO RODOVIÁRIO S.A., sociedade de economia mista delegatária de serviços públicos, autorizada a funcionar nos termos do Decreto-lei Estadual nº 5, de 06/03/1969 e da Lei Estadual nº 95, de 29/12/1972, com sede na Capital do Estado de São Paulo, na Rua Iaiá, nº 126, Itaim Bibi, inscrita no CNPJ sob nº 62.464.904/0001-25 (atos constitutivos já juntados), por seus procuradores infra-assinados, vem, respeitosamente, à Ilustre presença de Vossa Excelência, em face do Relatório de Fiscalização em epígrafe, apresentar **MANIFESTAÇÃO PRELIMINAR**, consubstanciadas nas razões de fato e de direito a seguir articuladas.

1

## A. DELIMITAÇÃO DO OBJETO DESTA MANIFESTAÇÃO PRELIMINAR

Após a conclusão do Relatório de Fiscalização elaborado no âmbito da Fiscalização nº 539/2016, a Dersa recebeu o **Ofício 0507/2017 - TCU/SeinfraRodoviaAviação** para, no prazo de 15 (quinze) dias, apresentar esclarecimentos acerca dos indícios de irregularidades tipificados como pIGP (proposta de indício de irregularidade grave com recomendação de paralização), quais sejam:

*“III.1 - Superfaturamento decorrente de preços excessivos frente ao mercado;*

*III.2 - Superfaturamento por pagamento indevido de despesas relativas a atraso na execução da obra; e*

*III.3 - Alteração injustificada de quantitativos”.*

Na sequência, foi proferida decisão pela Exma. Sra. Ministra Ana Arraes no sentido de promover a oitiva da Dersa e da Construtora OAS para se manifestarem, no prazo de 5 (cinco) dias, sobre a *“presença dos pressupostos fumus boni iuris e do periculum in mora para adoção de medida cautelar de suspensão de futuros pagamentos referentes à parcela instituída no 8º TAM do Contrato 4.349/2013 e as eventuais novas parcelas referentes ao reequilíbrio econômico-financeiro decorrente de atrasos nas obras”.*

Tal decisão resultou no encaminhamento para a DERSA do **Ofício 0572/2017-TCU/SeinfraRodoviaAviação**.

Assim sendo, a presente manifestação preliminar tem o propósito de manifestar-se sobre a ausência dos pressupostos do fumus boni iuris e do periculum in mora para adoção de medida cautelar de suspensão de futuros pagamentos referentes à parcela instituída no 8º TAM do contrato nº 4349/13 e eventuais novas parcelas referentes ao reequilíbrio econômico-financeiro

2

decorrentes de atrasos nas obras relativos aos apontamentos presentes nos Ofícios nºs 0507/2017 e 0572/2017 do TCU/SeinfraRodoviaAviação.

Assim, buscando esclarecer os aspectos que concernem ao não preenchimento das medidas cautelares propostas, permitindo-se o prosseguimento das obras até sua ulterior conclusão, entendendo que ao apresentar suas manifestações técnicas, o que espera fazê-lo na maior brevidade possível, entende serão afastadas as irregularidades apontadas, de sorte que, ao final, após as devidas justificativas e com a devida vênia, a regularidade da matéria impor-se-á, *ipso facto*, demonstrando-se a legalidade de todos os atos praticados, restando demonstrado, ao menos, as razões que impõem a não paralisação das obras tendo em vista o *periculum in mora* reverso, bem como a desnecessidade de proferimento de qualquer medida cautelar por meio desta Egrégia Corte de Contas.

#### **B. EMPREENDIMENTO FINANCIADO PELO *BID*. ADOÇÃO DE REGRAS LICITATÓRIAS E CONTRATUAIS IMPOSTAS PELO AGENTE FINANCIADOR INTERNACIONAL**

Inicialmente, cumpre contextualizar nosso objeto de análise.

Ressalta-se que o Rodoanel Norte é hoje a maior obra rodoviária do Brasil. A extensão total do traçado é de 43,9 km a partir da interseção com a Avenida Raimundo Pereira de Magalhães, no município de São Paulo, seguindo na direção leste até a interseção com a Rodovia Presidente Dutra, em Arujá, e outros 3,5 km de interligação com o Aeroporto Internacional de Guarulhos.

A obra fechará o anel viário que se forma em torno da Região Metropolitana de São Paulo, e permitirá a organização do tráfego com a chamada

3

Rua General Jardim, nº 770, cj. 11-C, Higienópolis – Cep 01223-010 – São Paulo/SP Tel.: (11) 3159-3511  
www.marcelofigueiredo.adv.br

MARCELO

FIGUEIREDO

ADVOGADOS ASSOCIADOS

“macrometrópole” que compreende as regiões metropolitanas de Sorocaba, Campinas, Vale do Paraíba e Baixada Santista, e os aglomerados urbanos de Jundiaí e Piracicaba.

O empreendimento possui valores expressivos, os quais incluem, além das obras civis, a desapropriação de imóveis e reassentamento de família diretamente atingidas e outras atividades correlatas a um projeto dessa magnitude. Por essa razão, a viabilidade econômica do empreendimento só foi atingida após intensa e delicada negociação, que culminou com uma parceria entre o Estado de São Paulo, a União, por meio do Ministério dos Transportes e do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte – DNIT, e o **Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID**.

Nesse contexto, o conteúdo dos Editais da Concorrência LPI Nº 006/2011 decorreu de **acordo entre o Estado de São Paulo e o BID**, o qual, na qualidade de órgão financiador internacional, impôs regras ao certame licitatório. Tal situação, conforme dispõe o **art. 42, §5º, da Lei nº 8.666/93**, é plenamente possível:

“Art. 42. Nas concorrências de âmbito internacional, o **edital deverá ajustar-se às diretrizes da política monetária e do comércio exterior e atender às exigências dos órgãos competentes.**(...)”

§ 5º Para a realização de obras, prestação de serviços ou aquisição de bens **com recursos provenientes de financiamento ou doação oriundos de agência oficial de cooperação estrangeira ou organismo financeiro multilateral de que o Brasil seja parte**, poderão ser admitidas, na respectiva licitação, as condições decorrentes de acordos, protocolos, convenções ou tratados

4

Rua General Jardim, nº 770, cj. 11-C, Higienópolis – Cep 01223-010 – São Paulo/SP Tel.: (11) 3159-3511  
www.marcelofigueiredo.adv.br

Para verificar as assinaturas, acesse [www.tcu.gov.br/autenticidade](http://www.tcu.gov.br/autenticidade), informando o código 58305347.

MARCELO

FIGUEIREDO

ADVOGADOS ASSOCIADOS

internacionais aprovados pelo Congresso Nacional, **bem como as normas e procedimentos daquelas entidades, inclusive quanto ao critério de seleção da proposta mais vantajosa para a administração, o qual poderá contemplar, além do preço, outros fatores de avaliação, desde que por elas exigidos para a obtenção do financiamento ou da doação**, e que também não conflitem com o princípio do julgamento objetivo e sejam objeto de despacho motivado do órgão executor do contrato, despacho esse ratificado pela autoridade imediatamente superior.”

O dispositivo destacado é cristalino. Ele possibilita a adoção de regras e condições previstas pelas entidades internacionais, quando os recursos forem provenientes de financiamento ou doações de agência oficiais de cooperação estrangeira ou organismo multilateral de que o Brasil faça parte.

O **Tribunal de Contas da União**, por meio do voto do Ministro Humberto Guimarães Souto, em paradigmática decisão no mesmo sentido deixou exposto:

“Aplicam-se as disposições da Lei nº 8.666/93 ou os regulamentos do Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID às licitações celebradas por órgãos da administração pública brasileira com recursos daquela entidade internacional?

A bem elaborada análise empreendida pela Secretaria de Recursos deste Tribunal sustenta que a Constituição Federal, o disposto no § 5º do art. 42 da Lei nº 8.666/93, **a doutrina e a jurisprudência afastam a incidência da referida Lei de Licitações em prol da aplicabilidade das**

5

Rua General Jardim, nº 770, cj. 11-C, Higienópolis – Cep 01223-010 – São Paulo/SP Tel.: (11) 3159-3511  
www.marcelofigueiredo.adv.br

Para verificar as assinaturas, acesse [www.tcu.gov.br/autenticidade](http://www.tcu.gov.br/autenticidade), informando o código 58305347.

MARCELO

FIGUEIREDO

ADVOGADOS ASSOCIADOS

normas e procedimentos dos organismos internacionais dos quais o Brasil faça parte, sem que haja qualquer ofensa à soberania de nossa nação.

Essa aplicabilidade, no entanto, ainda segundo o parecer da Unidade Técnica, está condicionada à conformidade das normas aos dispositivos constitucionais, assim como ao princípio do julgamento objetivo, aplicando-se a Lei nº 8.666/93 apenas em caráter subsidiário, no caso de lacunas ou indeterminações de conceitos. (...)

Por sua vez a Lei nº 8.666/93 afasta a sua própria incidência, no caso de recursos financiados com recursos de organismos internacionais. (...)"(TC 011.994/2003-9, Acórdão 370/2004, DOU 20/04/2004, g.n.)

A Lei de Licitações, ao assim dispor, busca prestigiar a proteção do interesse público, à medida que o financiamento internacional se mostra essencial para a realização de obras complexas e que envolvem vultosos investimentos. A contrapartida razoável é a adoção das normas de contratação desses organismos internacionais pelo país beneficiado com o investimento estrangeiro.

No que tange a esse aspecto, cabe mencionar que referidas condições editalícias foram objeto de Representações apresentadas junto ao Tribunal de Contas do Estado (TCE) e Tribunal de Contas da União (TCU), e **ambas as Cortes de Contas entenderam pela legalidade do Edital e continuidade do certame.**

Veja-se o excerto extraído do Voto do Sr. Ministro Raimundo Carreiro, Relator em Acórdão proferido pelo TCU nos autos de Representação apresentada por Equipav S.A. Pavimentação Engenharia e Comércio:

6

Rua General Jardim, nº 770, cj. 11-C, Higienópolis – Cep 01223-010 – São Paulo/SP Tel.: (11) 3159-3511  
www.marcelofigueiredo.adv.br

Para verificar as assinaturas, acesse [www.tcu.gov.br/autenticidade](http://www.tcu.gov.br/autenticidade), informando o código 58305347.

MARCELO

FIGUEIREDO

ADVOGADOS ASSOCIADOS

*"(...) Peço vênias à Unidade Técnica por entender que assiste razão à Dersa para o caso em tela, uma vez que a Lei nº 8.666/1993 no alegado dispositivo (art. 42, § 5º), desde que não conflitem com o princípio do julgamento objetivo, prevê, de fato, que poderão ser admitidas na licitação as condições decorrentes de acordos, protocolos, convenções ou tratados internacionais aprovados pelo Congresso Nacional, bem como as normas e procedimentos daquelas entidades. Ademais, como mencionado, o BID informou que participou da confecção do Edital em tela, como adiante transcrito (item 16 deste Voto), fato que ratifica o posicionamento adotado pela Dersa.*

*11. Embora não tivesse havido um condicionamento explícito do BID relativamente à liberação dos recursos, houve a participação da entidade na feitura do Edital, fato que está a convalidar o processo e a confecção do edital. (...)" (g.n.).*

Portanto, ante ao apresentado, conclui-se que o artigo 42, §5º, da Lei nº 8.666/93, prevê a afastamento da aplicabilidade de seus termos caso o certame seja financiado por ente internacional e que tenha exigido os seus termos para o aporte dos valores. No presente caso, como restou demonstrado, o BID exigiu que suas *guidelines* fossem atendidas pela DERSA. Caso contrário, como está expresso no Contrato de Empréstimo firmado, poderá suspender os desembolsos, cancelar a parte não desembolsada ou ainda dar o vencimento antecipado das parcelas já aportadas.

A importância dessas informações consiste no fato de que os contratos de empreitada advindos do processo de licitação internacional possuem características muito diferenciadas daqueles resultantes de uma licitação gerada

7

Rua General Jardim, nº 770, cj. 11-C, Higienópolis – Cep 01223-010 – São Paulo/SP Tel.: (11) 3159-3511  
www.marcelofigueiredo.adv.br

Para verificar as assinaturas, acesse [www.tcu.gov.br/autenticidade](http://www.tcu.gov.br/autenticidade), informando o código 58305347.

apenas sob a égide da Lei nº 8666/93.

## **B.2. DAS REGRAS CONTRATUAIS E A INSTAURAÇÃO DA JUNTA DE CONFLITOS**

Nesse contexto, importa dizer que todos os contratos firmados no âmbito do empreendimento Rodoanel Trecho Norte possuem mecanismos de gestão que são próprios do padrão do Banco Interamericano de Desenvolvimento, e que não colidem com a lei nacional, nos termos das decisões deste Colendo Tribunal de Contas da União.

Com efeitos, os contratos de empreitada firmados entre a DERSA e as empreiteiras vencedoras da licitação são integrados, entre outros documentos, pela: i) proposta do licitante vencedor, ii) a carta de aceitação; iii) o edital e seus anexos; iv) as Condições especiais do Contrato (CEC); v) as Condições Gerais do Contrato (CGC) (Conforme item 4 do Termo de Contrato).<sup>1</sup>

Não é por outra razão que as Cláusulas Gerais do Contrato preveem a Arbitragem como última solução para qualquer conflito entre as contratantes. Como solução alternativa, estabelecem um procedimento para “**Reivindicações**” do Empreiteiro (Subcláusula 20.1).

Os conflitos surgidos a partir das Reivindicações podem ocasionar a instalação de uma “**Junta de Conflitos**” (Subcláusulas 20.2, 20.3 e 20.5). Se uma das partes expressar insatisfação com a decisão dessa Junta, estará aberta a porta da Arbitragem. Vejamos o que asseveram referidas cláusulas:

### **“20.2. Nomeação da Junta de conflitos**

<sup>1</sup> É o que esclarece a cláusula 1.1.1.1. da CGC.

MARCELO

FIGUEIREDO

ADVOGADOS ASSOCIADOS

Os conflitos deverão ser encaminhados a uma JC para decisão em concordância com a Subcláusula 20.4 [Obter uma Decisão da Junta de Conflitos]. As Partes deverão nomear uma JC até a data estabelecida nos Dados do Contrato.

A JC deverá incluir, conforme estabelecido nos Dados do Contrato, uma ou três pessoas adequadamente qualificadas ("membros"), cada uma das quais deverá ser fluente no idioma para comunicação definido no Contrato e ser um profissional com experiência no tipo de construção envolvida nas Obras e com a interpretação dos documentos contratuais. Se o número não estiver estabelecido e as Partes não acordarem de outra forma, a JC deverá incluir três pessoas.

Se as Partes não tiverem nomeado a JC até 21 (vinte e um) dias antes da data estabelecida nos Dados do Contrato, e a JC incluir três pessoas, cada Parte deverá nomear um membro para aprovação da outra Parte. Os dois primeiros membros deverão recomendar, com a concordância das Partes, o terceiro membro, que atuara como presidente.

O acordo entre as Partes e o único membro ou cada um dos três membros deverá incorporar por referência as Condições Gerais do Acordo da Junta de Conflitos contidas no Apêndice a essas Condições Gerais do Contrato, com as emendas que forem acordadas.

Os termos da remuneração do único membro ou de cada um dos três membros, incluindo a remuneração de qualquer especialista que a JC consultar, deverão ser

9

estabelecidos mutuamente pelas Partes quando acordarem os termos de nomeação. Cada Parte será responsável pelo pagamento de metade dessa remuneração.

Se um membro não quiser atuar ou ficar impossibilitado de agir como resultado de morte, incapacidade, renúncia ou término da nomeação, um substituto deverá ser nomeado da mesma maneira em que a pessoa substituída foi nomeada ou acordada, conforme descrito nesta Subcláusula.

A nomeação de qualquer membro poderá ser terminada por acordo mutuo das Partes, mas não pela Agencia Contratante ou pelo Empreiteiro agindo por si só. Salvo acordo em contrário por ambas as Partes, a nomeação da JC (incluindo cada membro) devera expirar com a quitação mencionada na Subcláusula 14.12 [Quitação].

### **20.3. Falta de Acordo sobre a Composição da Junta de Conflitos**

Se ocorrer uma das seguintes condições:

- a) as Partes não acordarem a nomeação do membro único da JC até a data estabelecida no primeiro parágrafo da Subcláusula 20.2 [Nomeação da Junta de Conflitos];
  - b) qualquer uma das Partes não nomear um membro (para aprovação pela outra Parte) ou não aprovar um membro nomeado pela outra Parte de uma JC de três pessoas até essa data;
  - c) as Partes não acordarem a nomeação do terceiro membro (para atuar como presidente) da JC até essa data;
- ou

MARCELO

FIGUEIREDO

ADVOGADOS ASSOCIADOS

d) as Partes não acordarem a nomeação de um substituto dentro de 42 (quarenta e dois) dias após a data na qual o membro único ou um dos três membros recusar-se ou ficar impossibilitado de agir como resultado de morte, incapacidade, renúncia ou termino da nomeação,

a entidade ou indivíduo encarregado da nomeação que consta nos Dados do Contrato deverá, a pedido de cada uma das Partes ou das duas, e após a devida consulta com ambas as Partes, nomear o membro da JC. Essa nomeação deverá ser final e conclusiva. Cada Parte será responsável pelo pagamento de metade da remuneração da entidade ou indivíduo encarregado da nomeação.

#### **20.4 Obter uma Decisão da Junta de Conflitos**

**Se um conflito (de qualquer tipo) surgir entre as Partes, em conexão com o Contrato ou a execução das Obras, incluindo qualquer conflito em relação a qualquer certificado, determinação, instrução, opinião ou avaliação do Engenheiro, uma das Partes poderá submeter o conflito por escrito a JC para sua decisão, com cópias para a outra Parte e para o Engenheiro, indicando que o faz de acordo com esta Subcláusula.**

Para uma JC de três pessoas, considerar-se-á que a JC recebeu essa comunicação na data em que for recebida pelo presidente da JC.

Ambas as Partes deverão prontamente disponibilizar para a JC qualquer informação adicional, acesso ao Local e instalações apropriadas, conforme a JC solicitar para o

11

MARCELO

FIGUEIREDO

ADVOGADOS ASSOCIADOS

propósito de tomar uma decisão sobre o conflito. Deve-se considerar que a JC não estará agindo como árbitro.

Dentro de 84 (oitenta e quatro) dias após receber essa comunicação, ou dentro de qualquer outro período proposto pela JC e aprovado por ambas as Partes, a JC tomara sua decisão, que deverá ser arrazoada e estabelecer que e tomada de acordo com esta Subcláusula. A decisão será válida para ambas as Partes, que deverão prontamente executá-la, a menos até que a mesma seja revisada num acordo amigável ou laudo arbitral conforme descrito abaixo. A menos que o Contrato já tenha sido abandonado, repudiado ou rescindido, o Empreiteiro deverá continuar com as Obras nos termos do Contrato.

Se uma das Partes estiver insatisfeita com a decisão da JC, poderá, dentro de 28 (vinte e oito) dias após receber a decisão, notificar a outra Parte sua insatisfação e a intenção de iniciar a arbitragem. Se a JC não enviar sua decisão dentro do período de 84 (oitenta e quatro) dias (ou conforme aprovado) após tomar conhecimento do conflito, qualquer uma das Partes poderá, dentro de 28 (vinte e oito) dias após a expiração desse período, notificar a outra Parte sua insatisfação e intenção de iniciar a arbitragem.

Em ambos os casos, essa notificação de insatisfação deverá estabelecer que é feita de acordo com esta Subcláusula, determinando a questão em conflito e os motivos da insatisfação. Salvo disposição na Subcláusula 20.7 [Não Cumprimento de Decisão da Junta de Conflitos] e a Subcláusula 20.8 [Expiração da Nomeação da Junta de

12

Rua General Jardim, nº 770, cj. 11-C, Higienópolis – Cep 01223-010 – São Paulo/SP Tel.: (11) 3159-3511  
www.marcelofigueiredo.adv.br

Para verificar as assinaturas, acesse [www.tcu.gov.br/autenticidade](http://www.tcu.gov.br/autenticidade), informando o código 58305347.

Conflitos], nenhuma das Partes terá direito de iniciar a arbitragem de um conflito a menos que uma notificação de insatisfação tenha sido dada em concordância com esta Subcláusula.

Se a JC enviou sua decisão sobre uma questão em conflito as duas Partes, e nenhuma notificação de insatisfação foi dada por qualquer uma das Partes dentro de 28 (vinte e oito) dias após receber a decisão da JC, então a decisão será final e obrigatória para ambas as Partes. (g.n.)

Ainda, a Subcláusula 20.5 das Cláusulas Gerais do Contrato determina que **“as Partes deverão tentar resolver o conflito amigavelmente antes do início da arbitragem”**. Esse é o espírito norteador dos contratos financiados pelo BID.

Dessa forma, percebe-se que as cláusulas contratuais impõem a adoção de um caminho de solução que prestigie o diálogo com as contratadas, preservando, pois, a continuidade das obras. Tal perspectiva se encontra em consonância com as cláusulas gerais do contrato (de acordo com as diretrizes do BID), o qual prevê, como solução definitiva para eventual conflito entre a DERSA e as empresas contratadas a instituição da **Arbitragem** (Subcláusula 20.6).

Justamente nesse contexto, é que se insere um dos temas tratados pelo Relatório de Fiscalização do TCU (item III.1. do referido relatório), posto que o tema já se encontra em discussão na Junta de Conflitos, estando com seu pagamento suspenso.

Estabelecidas tais premissas, passamos aos tópicos seguintes.



### C. DO PEDIDO DE PRAZO PARA MANIFESTAÇÃO

Nos termos já expostos, o relatório elaborado pela fiscalização apresenta temas eminentemente técnicos, extensos e de alta complexidade. Seu debate, com a acuidade com que os temas merecem ser tratados, outrossim, considerando o volume de documentos que precisam ser trazidos à análise por esta E. Corte, não podem ser enfrentados em prazo tão exíguo.

Nesse passo, em respeito ao princípio do contraditório e da ampla defesa requer-se a concessão de prazo complementar de 60 (sessenta) dias para manifestação integral sobre o Relatório de fiscalização nº 539/2016.

Necessário pontuar que tão logo a DERSA tomou conhecimento do conteúdo do sobredito relatório cuidou de encaminhar seu conteúdo aos peritos que compõem a Junta de Resolução de Conflitos instauradas no âmbito dos Lotes 2 e 3, bem como requereu que a manifestação conclusiva da Junta de Conflitos acerca do critério de preço e medição sobre matacões a céu aberto, seja estendida para os demais itens de preço que se referem aos matacões em túneis.

Com relação ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, sabe-se que, em tese, toda a obra está sujeita à ocorrência de fatores extraordinários, não de responsabilidade da construtora, que gerem uma solicitação de revisão de preço do contrato.

No caso em questão, não havia como postergar a elaboração de um acordo para garantir a continuidade da obra, pois o prazo contratual estava terminando e o ônus causado por sobredita prorrogação se mostrava insuportável para as empresas contratadas.

Todavia, ao contrário do quanto exposto no relatório técnico, nova alteração do prazo, ou do valor da obra, não implicará em alteração no valor apurado pelo perito para o reequilíbrio do prazo complementar.

14

Rua General Jardim, nº 770, cj. 11-C, Higienópolis – Cep 01223-010 – São Paulo/SP Tel.: (11) 3159-3511  
www.marcelofigueiredo.adv.br

Na sistemática adotada uma premissa foi consolidada e permanecerá válida até o final: a de revisar o preço do contrato com clareza e dentro das diretrizes definidas pelo TCU. Em função desta premissa, duas ações principais foram desenvolvidas:

1. Converter as taxas de BDI do sistema DER/TPU/DERSA para a metodologia fixada pelo Acórdão TCU 2.662/2013-Plenário, para fins de análise e transparência sobre os cálculos efetuados no reequilíbrio econômico;
2. Alterar a planilha orçamentária da obra e a taxa de BDI do contrato para efetuar as novas medições de acordo com as diretrizes do mesmo Acórdão do TCU.

Assim sendo, a DERSA se empenhou em alterar todo o seu sistema orçamentário para adequá-lo à padronização do TCU, preparando-se de antemão para facilitar uma futura ação fiscal.

Em seguida, a DERSA preparou-se para enfrentar as incertezas existentes na continuidade da obra da melhor forma possível, ao transformar todos os componentes do BDI dos contratos (originalmente preparados sob a metodologia DER/TPU/DERSA) que o TCU arbitra como custo, em itens da planilha orçamentária, na forma de mensalidades, no mesmo formato que o TCU adota para a Administração Local.

Desta forma, no caso de eventual aumento de prazo, os custos poderiam ser medidos sem agregar as demais despesas consideradas indiretas, minimizando uma eventual demanda por novo reequilíbrio. Eventuais modificações de projeto a serem executadas, serão executadas e pagas através de aditivos de custo, como em toda obra pública.

Assim sendo, a DERSA tomou todas as iniciativas gerenciais possíveis para elaborar o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato com a

15

economicidade exigida em uma obra pública.

De igual sorte, com relação às inadequações apontadas pela fiscalização no tocante aos pagamentos de reequilíbrio econômico-financeiro, a DERSA, tão logo teve acesso aos apontamentos, cuidou em solicitar manifestação específica do perito Mozart Bezerra da Silva, subscritor do Parecer Técnico que embasou o cálculo de reequilíbrio econômico-financeiro, bem como solicitou manifestação das áreas técnicas que validaram internamente o parecer pericial.

Calcada nas sobreditas manifestações a DERSA poderá, com a devida propriedade, enfrentar tecnicamente todos os pontos contidos no relatório.

Por fim, com relação às alterações quantitativas, o Rodoanel é uma obra orçada e medida a preços unitários. Desta feita, serão encaminhados, oportunamente, todos os documentos e fatores que ensejaram as alterações manejadas nas planilhas.

#### **D. DO PEDIDO DE ADOÇÃO DE MEDIDA CAUTELAR - DA CELEBRAÇÃO DE TERMO ADITIVO DE REEQUILÍBRIO ECONÔMICO FINANCEIRO AOS CONTRATOS DE EMPREITADA - DA NÃO OCORRÊNCIA DE SUPERFATURAMENTO.**

##### **D.2.1. ESCLARECIMENTOS INICIAIS ACERCA DO ATRASO NA EXECUÇÃO DA OBRA**

*Ab initio*, antes de adentrar nos fundamentos do relatório de fiscalização desta E. Corte de Contas, necessários alguns esclarecimentos pertinentes acerca do andamento das obras do Trecho Norte do Rodoanel. Senão vejamos.

16

Rua General Jardim, nº 770, cj. 11-C, Higienópolis – Cep 01223-010 – São Paulo/SP Tel.: (11) 3159-3511  
[www.marcelofigueiredo.adv.br](http://www.marcelofigueiredo.adv.br)

O contrato nº 4.349/13, firmado entre a DERSA e a OASS.A. para execução do lote 2 do Trecho Norte do Rodoanel previa a execução do objeto contratual em 36 (trinta e seis) meses.

Contudo, transcorrido o prazo inicialmente previsto para a conclusão do empreendimento, verificou-se que haviam sido executados apenas 40% (quarenta por cento) do total de suas obras.

Diversos foram os fatores que afetaram os prazos de implantação das obras do Trecho Norte do Rodoanel, e que conseqüentemente impeliram à DERSA a fixação de um novo cronograma de obras, prevendo a necessidade de prazo adicional de 20 (vinte) a 30 (trinta) meses, a depender do Lote do empreendimento, após o encerramento original dos contratos, o que ocorreria no dia 26 de fevereiro de 2016.

Especificamente, no lote 2, a estimativa era de 20 (vinte) meses adicionais para a conclusão da obra.

Sendo assim, as áreas técnicas da DERSA elaboraram um relatório técnico intitulado "Relatório de Análise de Cronogramas" no qual se traçou um panorama geral de implantação do Trecho Norte, notadamente acerca dos critérios para fixação das datas-marco e demonstração dos fatores que impossibilitaram o seu cumprimento.

Em linhas gerais, o Relatório reconhece que diversos fatores supervenientes impediram o desenvolvimento regular dos cronogramas inicialmente estabelecidos.

Da análise do Relatório Técnico, surge a inevitável constatação de que ora a situação ensejadora do atraso na execução das obras decorre de "fatos imprevisíveis produzidas por forças alheias às pessoas dos contratantes e que convulsionam gravemente a economia do contrato" (teoria da imprevisão), ora

decorre de “dificuldades de ordem material que as partes não podiam prever que fazem pesar uma carga grave e anormal” para o contratado (sujeições imprevistas).

É inconteste que as situações discriminadas no Relatório Técnico impossibilitaram o avanço das obras do empreendimento Trecho Norte do Rodoanel Mário Covas.

Evidente que uma obra de tamanha complexidade ambiental e social, tal qual o Rodoanel, acrescenta diversos desafios e imprevisibilidades. Por essa razão, os descompassos na implantação do cronograma derivam de múltiplos fatores.

O relatório analisou o andamento das obras do Trecho Norte e destacou 6 (seis) fatores que impactaram o resultado da execução do cronograma, quais sejam: (i) projetos; (ii) questões ambientais; (iii) obras; (iv) desapropriação; (v) reassentamento e (vi) interferências.

Dentre os apontados desafios que tiveram que ser superados na execução das obras, as desapropriações e reassentamentos merecem maior destaque. Isso porque, verifica-se que na área geográfica do Trecho Norte do Rodoanel, existe grande pressão de uma massa populacional que invadiu os terrenos públicos e privados, além das áreas de preservação ambiental permanente, sendo considerados, portanto, moradores irregulares.

Veja-se que no EIA-RIMA do empreendimento estimou-se o atendimento a 1.313 (mil trezentas e treze) famílias irregulares que seriam atingidas pelo empreendimento. Ocorre que, já na fase de implementação, foram seladas 3.215 (três mil duzentas e quinze) edificações no município de São Paulo e 711 (setecentas e onze) no município de Guarulhos.

Frise-se que até o presente momento já foram efetivamente removidas

4.112 (quatro mil cento e doze) famílias e realizados 4.807 (quatro mil oitocentos e sete) cadastros de famílias para remoção.

No tocante às desapropriações, o Trecho Norte do Rodoanel foi o primeiro empreendimento da DERSA em que todo o processo expropriatório não foi integralmente conduzido pela Companhia. O Decreto de Utilidade Pública foi realizado em nome do Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo (DER-SP) como agente expropriante e a tramitação dos processos judiciais estão sendo conduzidas pela Procuradoria Geral do Estado de São Paulo, cabendo à DERSA apenas prestar apoio operacional.

Ressalta-se que, para o planejamento do prazo necessário para a imissão da posse, foram utilizados os parâmetros usuais de outras obras desempenhadas pela DERSA, bem como os prazos previstos no Decreto nº 3.365/41. Contudo, os prazos previstos ocorrem de forma totalmente divorciada do quanto esperado.

Vale ressaltar que ainda na fase de implantação do empreendimento, a Procuradoria Geral do Estado, os técnicos da DERSA, bem como o Poder Judiciário traçaram a denominada "Planta Geral de Valores", com vistas à nortear os peritos, conferir homogeneidade nos critérios de avaliação, e permitir celeridade na apuração do valor provisório da indenização.

Todavia, tais medidas preventivas não surtiram o efeito esperado, porquanto, o que se vislumbrou foi uma intensa morosidade na apresentação dos laudos judiciais, que deixaram de observar os prazos previstos no Decreto nº 3.365/41, e ainda, houve considerável majoração no valor dos laudos judiciais, com os quais não poderia a administração acatar, de forma que não foi possível realizar o depósito prévio para imissão na posse inúmeras vezes, o que tornou todo o trâmite moroso e dificultoso à DERSA.

Pois bem.

19

Neste cenário, em que os prazos necessários teriam de ser estendidos de maneira significativa e no qual as produções mensais das contratadas foram feitas em ritmo muito inferior ao ordinariamente previsto, as construtoras do Rodoanel apresentaram inúmeros requerimentos no âmbito administrativo para a recomposição da equação econômico-financeira entabulada.

A prorrogação do prazo para conclusão da obra, bem como a fixação de um novo cronograma de implantação, demandava a solução do impasse gerado pelo atraso, vez que, como já dito, se vislumbrava um cenário de mais vinte e cinco meses de obras - vinte meses no caso do Lote 2, e trinta meses no Lote 6, motivo pela qual sobredita prorrogação não poderia ser entabulada sem que se reconhecesse que a prorrogação do prazo da obra implicaria no reajuste da equação econômico-financeira.

Foram celebrados termos aditivos de prorrogação de prazo aos contratos de obra, sabidamente insuficientes para sua conclusão, porquanto as contratadas se posicionaram no sentido de não ser possível prorrogar a obra por tão extenso prazo contratual sem a recomposição dos custos, vez que a baixa performance implicou em desequilíbrio entre os custos incorridos e a remuneração recebida. Por essa razão a DERSA acordou em buscar uma forma de se averiguar e quantificar referido desequilíbrio.

Sendo assim, foi estudada qual seria a melhor forma de se aferir um método absolutamente objetivo, que fugisse de avaliações subjetivas em que a opinião dos consultores obviamente seria questionada e ainda, que buscasse afastar cálculos matemáticos que partissem de dados externos e estranhos ao contato.

À vista disso, o critério adotado para recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro foi partir da própria estrutura da proposta comercial vencedora da licitação.

20

Rua General Jardim, nº 770, cj. 11-C, Higienópolis – Cep 01223-010 – São Paulo/SP Tel.: (11) 3159-3511  
www.marcelofigueiredo.adv.br

O laudo técnico que embasou essa recomposição parte da premissa de que os termos e condições do contrato são tidos como justos por ambas as partes, considerando como justa a remuneração do empreiteiro pela execução da obra.

Sendo assim, buscou-se, dentro dos termos e condições estabelecidos no próprio contrato, quantificar eventuais perdas advindas do atraso no cronograma da obra, apontando um norte para a celebração de um termo de acordo administrativo de recomposição de reequilíbrio contratual, promovendo o ajuste sobre o valor percentual dos componentes do BDI (Bonificação e Despesas Indiretas) cuja incidência (e, portanto, a oneração dos contratos) estava vinculada ao simples avanço do tempo, ou seja, reequilibrando-se apenas a parcela da despesa indireta impactada pelo aumento do prazo da obra.

Além disso, sempre se partiu da premissa básica de que seriam desconsiderados os pedidos referentes à improdutividade de mão de obra e equipamentos, posto que as contratadas atuaram com ampla ciência de todas as frentes de obra que se mostravam disponíveis e a estas foram se adequando. Além de que, a expertise das contratadas, todas qualificadas para execução de obras de grande porte, já é fator indicativo de que a mobilização de máquinas, veículos e mão de obra foi sendo feita de acordo com o andamento das atividades, e não de acordo com o cronograma original.

Sendo assim, passa-se a expor os motivos e fundamentos que ensejaram a recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro relativo ao atraso na execução das obras.

#### **D.2.2. DA NECESSÁRIA RECOMPOSIÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DOS CONTRATOS REFERENTES AO PERÍODO ORIGINAL DE 36 (TRINTA E SEIS) MESES PARA EXECUÇÃO**

21

Rua General Jardim, nº 770, cj. 11-C, Higienópolis – Cep 01223-010 – São Paulo/SP Tel.: (11) 3159-3511  
www.marcelofigueiredo.adv.br

## DAS OBRAS DO TRECHO NORTE DO RODOANEL

Juridicamente, o tema do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos administrativos tem amparo constitucional, por força do quanto estabelecido no artigo 37, inciso XXI da Constituição Federal. Em face disso, tal premissa ecoa também no âmbito infraconstitucional, sobretudo nas regras contidas nos artigos 57, §1º, 58, §1º e 65, inciso II, alínea "d" e §§5º e 6º da Lei nº 8.666/93, cuidando do restabelecimento do sinalagma contratual inicialmente ajustado entre as partes, desde que o mesmo tenha sido alterado por álea extraordinária superveniente ao originalmente contratado.

E nesse contexto deve ser compreendida a postura da Administração na condução da resolução do conflito: "A Administração deve, dentre as vias abstratamente disponíveis à manutenção da equação econômico-financeira, eleger a que melhor contempla o interesse público primário - exame que se realiza sob a égide da economicidade, continuidade dos serviços públicos e razoabilidade".

Baseado nesses preceitos foi elaborado laudo do engenheiro Mozart Bezerra da Silva acerca da necessidade ou não do reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos para realização das obras do Rodoanel Trecho Norte. Referido laudo técnico, que concluiu pela necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro, foi analisado em duas fases. A primeira buscava recompor o equilíbrio contratual da data do início das obras até o término do prazo original, no caso até 26 de fevereiro de 2016. Esse valor consubstancia-se no valor a ser pago ao contratado a título indenizatório.

O segundo passo consistia em ajustar os termos e condições para reestabelecer o equilíbrio contratual para o prosseguimento da obra. Sendo o novo prazo contratual fixado entre 56 (cinquenta e seis) meses e 66 (sessenta e seis) meses, o BDI para os meses excedentes deveria ser revisto visando recompor

22

MARCELO

FIGUEIREDO

ADVOGADOS ASSOCIADOS

as mesmas condições de remuneração das despesas indiretas previstas nos contratos originais, implicando, portanto, em um pagamento adicional para possibilitar a execução da obra neste período. Para tanto, o laudo sugeriu que, após a recomposição das perdas, a taxa do BDI, calculada no padrão DER/TPU/DERSA, fosse convertida ao padrão fixado pelo Acórdão TCU 2.662/2013-Plenário, na qual os itens “administração local”, “transporte de pessoal/alimentação”, “mobilização e desmobilização de equipamentos”, “equipamentos de pequeno porte, ferramentas e apoio” e “outros” (que no caso do Lote 2 inclui “Gestão QSMS, inclusive EPIs”) seriam pagas como itens de custo, e levando a uma redução da taxa percentual do BDI e aumento do custo direto dos contratos.

Como consequência, esses componentes do preço passariam então a ser incluídos na planilha orçamentária e medidos conforme a evolução financeira do contrato durante o prazo de execução complementar, acrescidos da taxa do BDI.

Ressalta-se que o Parecer Técnico concluiu pela existência de desequilíbrio econômico-financeiro em desfavor das contratadas e apontou o atraso nas obras como um fator de desequilíbrio econômico-financeiro nos contratos:

*“Sabe-se que as despesas indiretas são obtidas através da elaboração de orçamentos administrativos efetuados pelo construtor, em função da estrutura de suporte necessária para executar a obra, de acordo com a qualidade exigida e com o prazo preestabelecido para a execução da obra, em nosso caso de 36 meses.*

*As despesas indiretas do Grupo A são assim obtidas posteriormente correlacionadas com o custo (escopo) da obra, resultando nas taxas individuais de cada item e na taxa de BDI.*

*Quando o construtor não pode ser responsabilizado pelo aumento*

23

Rua General Jardim, nº 770, cj. 11-C, Higienópolis – Cep 01223-010 – São Paulo/SP Tel.: (11) 3159-3511  
www.marcelofigueiredo.adv.br

Para verificar as assinaturas, acesse [www.tcu.gov.br/autenticidade](http://www.tcu.gov.br/autenticidade), informando o código 58305347.

MARCELO

FIGUEIREDO

ADVOGADOS ASSOCIADOS

*do prazo, como em nosso caso, fuz-se necessário reequilibrar receitas e despesas, de modo a se manter a justa remuneração do contrato, com base nos valores originais aqui apresentados”.*

Bem por isso o Parecer Técnico reconhece que o tempo é fato gerador relevante de alguns componentes das despesas indiretas dos contratos em análise: *“O principal fato gerador da Administração Local é o tempo, a quantidade de meses.”* (fl. 16); *“Na prática, é correntemente aceito que a parcela da Administração Central é uma despesa mensal, vinculada, portanto, diretamente ao prazo de execução da obra”* (fl. 190); *“Como, com certeza, o aumento do prazo exige uma renovação do seguro e aumenta a despesa originalmente prevista, a variação da despesa com Seguro de Responsabilidade Civil foi considerada em função da variação do prazo da obra”* (fl. 21).

Ainda que se elabore uma planilha de preço consistente, que leve em conta diferentes fatores na composição da taxa de BDI, não há como desconsiderar que fatores externos podem influenciar o custo da obra e a própria composição da taxa de BDI. A título de exemplo podem ser citados os seguintes: prazo da obra, porte da empresa, tipo de obra, localização e características especiais, problemas operacionais (local de grande densidade de tráfego não permitindo interrupção), situações conjunturais (congelamento de preço, falta de mão de obra etc.), nível de qualidade exigida (nível de tolerância nas mediadas físicas etc.), condições especiais do edital.

Quanto ao prazo da obra, Maçahico Tisaka é enfático ao dizer que este é um dos fatores que mais influencia os custos e as despesas indiretas de uma obra:

*“Um dos fatores que mais influenciam tanto os custos diretos e indiretos da obra como também as despesas indiretas, componente principal do BDI, é o tempo de duração da obra.*

*O orçamento de uma obra é calculado para um determinado prazo e, se por alguma razão, houver um prolongamento desse prazo, a*

24

Rua General Jardim, nº 770, cj. 11-C, Higienópolis – Cep 01223-010 – São Paulo/SP Tel.: (11) 3159-3511  
www.marcelofigueiredo.adv.br

Para verificar as assinaturas, acesse [www.tcu.gov.br/autenticidade](http://www.tcu.gov.br/autenticidade), informando o código 58305347.

*maioria dos custos e despesas, principalmente de mão de obra, tendem a aumentar proporcionalmente a essa dilatação de prazo.*

*Da mesma maneira, se o construtor conseguir executar a obra em menos tempo que o previsto, estará ganhando mais com essa redução, desde que mantenha a mesma estrutura inicialmente prevista.*

*De qualquer modo, a alteração no prazo da obra sempre influenciará os custos da obra e as despesas indiretas, podendo ocorrer as seguintes hipóteses:*

- Antecipação ou prorrogação dos prazos estabelecidos, com o mesmo volume de serviços.*
- Redução ou dilatação dos prazos devido à modificação no volume de serviços.*
- Redução ou aumento do volume de serviços, mantidos os prazos iniciais.*
- Diminuição da produtividade prevista de mão de obra e equipamentos em relação à composição de custos unitários original.*
- Aumentos dos custos indiretos devido à prorrogação dos prazos de execução, mantido o mesmo volume de serviços."*

O autor destaca que também exercem grande influência nos custos indiretos o tipo de obra, enquanto as obras de edificação requerem menos estrutura de apoio, nas obras pesadas os custos indiretos são proporcionalmente muito maiores, e a localização do empreendimento.

Diante do exposto, restou evidente, por meio do Parecer Técnico elaborado pelo engenheiro Mozart Bezerra da Silva, a ocorrência do desequilíbrio

econômico-financeiro nos contratos firmados para a execução dos lotes do empreendimento Trecho Norte do Rodoanel em decorrência do atraso nos respectivos cronogramas.

Contudo, importante salientar que **os valores apurados pelo perito como necessários a recompor o reequilíbrio econômico-financeiro, não foram os valores efetivamente pagos às contratadas**. Isso porque a DERSA ponderou qual o percentual de atraso deveria ser atribuído aos contratados, sendo que este percentual foi efetivamente descontado do valor inicialmente apurado pelo perito.

A DERSA elaborou um relatório analisando a obra desde sua concepção inicial na licitação até a execução, considerando as diversas variáveis de uma obra dessa complexidade como desenvolvimento dos projetos básicos e executivos, licenciamento ambiental, interferências, desapropriações e reassentamentos, apresentando as justificativas que impossibilitaram o cumprimento do cronograma no prazo inicialmente estimado.

Esse trabalho resultou no "Relatório de Análise de Avanço de obra do Rodoanel Norte", datado de junho de 2016, que produziu um índice individualizado do percentual cuja responsabilidade foi atribuída ao contratado ("ICT%").

O trabalho de levantamento das causas relativas ao baixo desempenho dos contratos em seu prazo inicial foi realizado pela Divisão de Planejamento da DERSA (EG/DIPLA) em parceria com a Divisão de Obras (EG/DIOBA) e Divisão de Desapropriação e Programas Sociais (EG/DIDEP).

No caso do Lote 02 do Rodoanel, o relatório aponta que 13,25% do baixo avanço das obras decorreram de fatores atribuíveis ao contratado. Resumidamente, conforme estudos que resultaram na atribuição da parcela de responsabilidade pelos atrasos à construtora, verifica-se que em algumas frentes

26

de serviços que já se encontravam liberadas para obras houve morosidade por parte das construtoras na mobilização de ataque às obras, sendo os principais casos os seguintes: (i) Terraplenagem do Segmento III, entre as Estacas 1350 e 1363 (2029 até 2042); (ii) Terraplenagem do Segmento VII, entre as Estacas 1470 e 1518 (2149 até 2197 - OAE-203); (iii) Obra de Arte Especial 204, entre as Estacas 2194 e 2235 (Viaduto Núcleo Bananal/Itaguaçu - Eixo) e (iv) Túnel 202, emboques e contenções Leste/Oeste.

Dessa forma, a referência para o justo reequilíbrio econômico-financeiro pela baixa evolução das obras somente para o prazo original do contrato foi obtida pela aplicação do percentual individual (ICT%) sobre o valor calculado pelo perito para o lote:

Valor Ajustado pelo ICT% a preços iniciais Data Base: nov/12

Lote	Contrato	Valor Calculado pelo Perito	% Prazo de Atraso (ICT%)		Valor Ponderado	Valor Pleiteado pela contratada
			NÃO Deu Causa	Deu Causa		
02	CTT 4349/13 - Construtora OAS	33.887.104,34	86,75%	13,25%	29.397.063,01	74.323.321,57

Nesse passo, depreende-se que a celebração do termo aditivo para recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato pautou-se pela observância dos princípios da proporcionalidade, da transparência e da motivação. De igual sorte, demonstrou-se a menos onerosa, comparadas às demais, ponderando-se custos e benefícios, bem como as diversas variáveis que estavam em jogo.

A metodologia adotada cuidou em tratar da recomposição apenas dos fatores efetivamente impactados pelo tempo. Desconsiderou todos os pedidos de improdutividade, aplicou-se um fator de redução do valor apurado pelo perito, considerando o percentual de atraso atribuível ao contratado, e ainda cuidou de incluir uma cláusula de renúncia expressa de todos os contratados, no sentido de

que o termo de acordo põe fim qualquer pedido, de qualquer natureza, referente ao período contratual reequilibrado.

O intento da DERSA de adotar um caminho de solução que prestigiasse o diálogo com as contratadas e a continuidade das obras está em consonância, inclusive, com as cláusulas gerais do contrato (celebrado consoante as diretrizes do BID), o qual prevê, como solução definitiva para eventual conflito entre a DERSA e as contratadas a instituição de arbitragem (subcláusula 20.6).

Outrossim, necessário pontuar ainda que para a celebração do acordo administrativo sopesou-se eventuais custos de paralisação da obra, de rescisão contratual, dos custos e dificuldades que teriam de ser enfrentados na submissão do conflito a uma câmara internacional de arbitragem, nos termos previstos no contrato.

Além disso, todo o processo de aferimento do reequilíbrio econômico-financeiro foi acompanhado e recebeu Parecer favorável da Procuradoria Geral do Estado de São Paulo, e recebeu a “não objeção” do Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID.

Em face da lisura do procedimento adotado, de sua transparência, motivação e economicidade, causou espanto a dureza das críticas, o tom elevado com que o relatório de fiscalização passou a tratar da celebração dos termos aditivos.

### **D.2.3. DA REVISÃO DO PREÇO REFERENTE AO PERÍODO DE PRORROGAÇÃO CONTRATUAL. POSSIBILIDADE DE ALTERAÇÃO DO CONTRATO PARA MODIFICAÇÃO DA COMPOSIÇÃO DA TAXA DE BDI**

É traço característico dos contratos administrativos a sua mutabilidade, que pode decorrer das chamadas cláusulas exorbitantes, como o poder de alterar as cláusulas regulamentares unilateralmente ou rescindir o contrato antes do prazo estabelecidos, para atender ao interesse público, ou também de outras circunstâncias, que poderão ensejar a aplicação da teoria do fato do príncipe ou da imprevisão.

A questão se coloca é saber se a Administração pode promover a alteração da composição da taxa de BDI a ser aplicada para o período complementar de prorrogação contratual (entre 20 e 30 meses, de acordo com o lote).

Sabe-se que as empresas contratadas ao ofertarem suas propostas de preço quando da realização da concorrência internacional nº 006/2011 levaram em conta seus custos e a aplicação de uma margem a título de BDI.

A proposta de preço da contratada nada mais era do que a apresentação do seu orçamento para a realização do objeto a ser contratado pela DERSA.

Nesse contexto, esclarece Maçahico Tisaka que todo orçamento é composto de duas partes: Custo Direto e BDI. O primeiro é *“representado por todos os valores constantes da planilha de custos, que por sua vez está dividido em Custos Diretos (custos diretos unitários) propriamente ditos e Custos Indiretos que são os gastos necessários para o apoio da obra a ser executada”*. Já o BDI é uma *“margem que se adiciona ao Custo Direto para determinar o valor do Orçamento”*.

Em suma, a taxa de BDI compõe a planilha orçamentária do contrato, ou seja, o preço. Portanto, alterar a taxa de BDI implica alteração de cláusula econômico-financeira do contrato, mais especificamente a forma de pagamento.

Coube à legislação infraconstitucional o tratamento mais detalhado sobre a matéria. O art. 65 da Lei nº 8.666/1993 prevê a possibilidade de alteração do contrato, por acordo das partes, quando necessária a modificação da forma de

pagamento:

*“Art. 65. Os contratos regidos por esta Lei poderão ser alterados, com as devidas justificativas, nos seguintes casos:*

*(...) II - por acordo das partes:*

*a) quando conveniente a substituição da garantia de execução;*

*b) quando necessária a modificação do regime de execução da obra ou serviço, bem como do modo de fornecimento, em face de verificação técnica da inaplicabilidade dos termos contratuais originários;*

*c) quando necessária a modificação da forma de pagamento, por imposição de circunstâncias supervenientes, mantido o valor inicial atualizado, vedada a antecipação do pagamento, com relação ao cronograma financeiro fixado, sem a correspondente contraprestação de fornecimento de bens ou execução de obra ou serviço;*

*d) para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos do contratado e a retribuição da administração para a justa remuneração da obra, serviço ou fornecimento, objetivando a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato, na hipótese de sobrevirem fatos imprevisíveis, ou previsíveis porém de conseqüências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado, ou, ainda, em caso de força maior, caso fortuito ou fato do príncipe, configurando álea econômica extraordinária e extracontratual.” - g.n.*

Tal contexto implica a inevitável aplicação do disposto no art. 58, §1º, da Lei nº 8.666/1993, o qual reforça a necessidade de prévia concordância do

30

Rua General Jardim, nº 770, cj. 11-C, Higienópolis – Cep 01223-010 – São Paulo/SP Tel.: (11) 3159-3511  
www.marcelofigueiredo.adv.br

contratado para proceder à alteração de cláusula econômico-financeira do contrato:

*“Art. 58. O regime jurídico dos contratos administrativos instituído por esta Lei confere à Administração, em relação a eles, a prerrogativa de:*

*(...) § 1º As cláusulas econômico-financeiras e monetárias dos contratos administrativos não poderão ser alteradas sem prévia concordância do contratado.” – g.n.*

Marçal Justen Filho, ao comentar referidos dispositivos, assenta a necessidade de qualquer alteração da forma de pagamento seja acompanhada da devida medida para assegurar a manutenção do reequilíbrio econômico-financeiro contrato:

*“A regra da alínea ‘c’ tem de ser interpretada restritivamente, sob pena de inconstitucionalidade. O art. 37, XXI, da Constituição Federal determina que as contratações administrativas devem prever cláusulas que ‘estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta...’. Logo, não se pode cogitar de uma alteração acerca da forma de pagamento, imposta unilateralmente pela Administração simplesmente para reduzir os desembolsos inerentes à contratação. Alteração dessa ordem seria impedida pelos princípios da moralidade, da isonomia e da vinculação do contrato ao ato convocatório. Se a alteração tornasse o contrato mais vantajoso para o particular, haveria vício porque outros terceiros poderiam ter manifestado interesse em participar da licitação. Se a alteração tornasse o contrato mais desvantajoso para ele, o próprio contratado estaria sendo prejudicado. A interpretação é reforçada diante do disposto no art.*

58, §§1º e 2º.

*A modificação das 'circunstâncias', a que alude o texto legal, não significa a simples conveniência da Administração. Não pode invocar ausência de liberação de recursos ou eventos semelhantes para pleitear a alteração. A alteração da forma de pagamento deve ser acompanhada de soluções para assegurar a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da contratação. As circunstâncias a que alude o texto legal, devem ser eventos que alterem as condições de execução ou de pagamento. A mutação na forma de pagamento corresponderá a essas outras alterações."*

Desse modo, ao conjugar a aplicação do art. 65, inciso II, alínea "c", com o art. 58, §1º, da Lei nº 8.666/1993, podemos elencar os seguintes pressupostos que devem nortear a eventual modificação da forma de pagamento: i) prévia concordância do contratado; ii) manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da contratação; iii) respeito aos princípios da Administração, em especial ao da isonomia e da vinculação do contrato ao ato convocatório.

No presente caso, essas três condições foram preenchidas.

De início, as alterações foram aprovadas pelas contratadas, atendendo ao disposto na Lei de Licitações. E não poderia ser diferente, obviamente.

Quanto à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro, destaca-se que os Pareceres Técnicos - do engenheiro Mozart Bezerra da Silva e do consultor jurídico Marcelo Figueiredo - que orientaram a conduta da DERSA à revisão do preço do contrato para o período de prorrogação do contrato (a maioria deles em 25 meses). É o que se depreende do item 7 dos referidos Pareceres (preço revisado para serviços a serem executados no prazo complementar):

*"As despesas indiretas A.1, A.2, A.3 e A.7 passam a ser reajustadas pelo prazo de 25 meses, e não mais pelas taxas*

32

*contratadas, sendo que as mensalidades referentes à execução futura não podem ser reduzidas. A revisão de componentes do preço pela mensalidade contratada altera os valores das taxas contratadas, conforme pode-se observar na coluna 'Taxas' do Quadro 11."*

E ratifica tal entendimento nas Conclusões dos Pareceres (item 9.2): "A prorrogação do prazo da obra de 36 para 61 meses, exige uma nova revisão do preço para possibilitar a execução da obra nos 25 meses excedentes."

Assim sendo, a modificação da forma de pagamento para o período de prorrogação contratual (alteração da taxa de BDI) foi devidamente acompanhada pela efetivação do reequilíbrio econômico-financeiro da contratação.

Ainda, a alteração da forma de pagamento de modo a modificar a composição da taxa do BDI vai ao encontro dos princípios e normas que regem a atuação da Administração.

De início, afasta-se qualquer alegação de que que haveria violação aos princípios da vinculação ao edital e à isonomia. Conforme já afirmado, diversos fatores não esperados contribuíram para diminuir o ritmo das obras do Rodoanel Trecho Norte. Tais fatores inseridos no contexto de alta complexidade do empreendimento ensejaram a necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro da contratação.

Esses fatores aliam-se a outros, reforçando necessidade de modificação da forma de pagamento.

Restou evidente no caso em tela que, conforme o art. 65, inciso II, alínea 'c', da Lei nº 8.666/1993, circunstâncias supervenientes ensejam a modificação da forma de pagamento dos contratos celebrados para a execução empreendimento Trecho Norte do Rodoanel para alterar a composição da taxa de BDI, nos termos

da proposta apresentada no Parecer Técnico elaborado pelo engenheiro Mozart Bezerra da Silva.

Essa alteração, além de estar em consonância com as regras e princípios que regem as contratações, está em consonância com o critério da economia e eficiência na implementação do projeto, norteador da dinâmica contratual implementada pelo documento “Políticas para Aquisição de Bens e contratação de obras Financiadas pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento”, que rege a execução do empreendimento Rodoanel Trecho Norte.

#### **C.2.4. CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES ACERCA DO RELATÓRIO DE FISCALIZAÇÃO**

##### **C.2.4.1. DESPESAS DE ADMINISTRAÇÃO CENTRAL E LOCAL**

O Relatório de Fiscalização diferencia as despesas de Administração Local e Central e ressalta a ideia de que, por serem despesas diferentes, devem ser calculadas no orçamento por métodos alternativos e que merecem tratamento diferenciado no caso de revisão de preços.

Contudo, a jurisprudência deste E. Tribunal trata do tema de forma diversa do quanto concluído do Relatório de Fiscalização. Vejamos.

Na “Análise individualizada dos Itens da Composição do BDI” do Acórdão nº 2.369/2011, as despesas administrativas a serem inseridas em um orçamento básico de uma construtora - que esteja executando uma única obra - podem ser somadas para a obtenção de uma “taxa K” constante:

*“115. Também a localização geográfica da obra produz efeitos*

34

MARCELO

FIGUEIREDO

ADVOGADOS ASSOCIADOS

*sobre o item, já que para obras distantes da sede ou obras de porte superior ao padrão da organização, a empresa acaba por constituir uma administração local mais robusta desonerando a administração central na elaboração do orçamento básico (...)*

*116. (...) uma metodologia interessante consiste em analisar essa relação considerando uma construtora executando uma única obra. Nesse caso, o custo da Administração Central recairá totalmente sobre a obra, e a relação se resume na expressão matemática apresentada a seguir  $AC + AL = K$  (valor constante)." - g.n.*

O texto afirma que elas são inversamente proporcionais, isto é, o aumento de uma força a diminuição da outra na mesma proporção. Se for adotada uma estrutura local mais robusta, ficará desonerada a Administração Central, ou vice-versa.

Embora essa constatação não considere os efeitos da complexidade da obra sobre as despesas administrativas, ela permite demonstrar que, também aos olhos do TCU, "administração local" e "administração central" são despesas de natureza idêntica, compostas por componentes que podem existir isolada ou conjuntamente nos dois itens, em função da estratégia operacional ou orçamentária de cada empresa.

Sabe-se que parâmetros de natureza diferente não podem ser inversamente proporcionais. No caso de se somar a taxa de Administração Local com a taxa de impostos, nunca se poderia afirmar que o aumento de uma gera uma redução de igual valor na outra.

Salvo umas poucas atividades que são melhores desenvolvidas em um local central (um local fixo e mais acessível aos fornecedores, aos clientes, às concessionárias e à sociedade em geral) ou no canteiro de cada obra, a maioria

35

Rua General Jardim, nº 770, cj. 11-C, Higienópolis – Cep 01223-010 – São Paulo/SP Tel.: (11) 3159-3511  
[www.marcelofigueiredo.adv.br](http://www.marcelofigueiredo.adv.br)

Para verificar as assinaturas, acesse [www.tcu.gov.br/autenticidade](http://www.tcu.gov.br/autenticidade), informando o código 58305347.

das atividades de suporte à construção de obras de engenharia, quais sejam, a viabilização, o planejamento, a orçamentação, a contratação e o gerenciamento da produção, podem ser desenvolvidas tanto na Administração Local como na Administração Central.

Portanto, se Administração Local (AL) e Central (AC) têm a mesma natureza, ambas possuem o mesmo fato gerador.

Quanto ao referido fato gerador, a despesa de Administração Central é função da montagem de uma estrutura composta por pessoal administrativo e técnico, aluguéis e outros recursos e depende da soma das despesas mensais de cada um de seus insumos. É uma despesa mensal composta por um conjunto de despesas mensais.

As despesas da Administração Central se referem a um período determinado e é influenciada pelo prazo da obra, conforme afirma a jurisprudência:

*“As despesas da Administração Central são aquelas incorridas durante um determinado período com salários de todo o pessoal administrativo e técnico lotado ou não na sede central, no almoxarifado central, na oficina de manutenção geral, pró-labore de diretores, viagens de funcionários a serviço, veículos, aluguéis, consumos de energia, água, gás, telefone fixo ou móvel, combustível, refeições, transporte, materiais de escritório e de limpeza, seguros, etc.*

*Diversos fatores podem influenciar as taxas de administração central praticadas pelas empresas, dentre elas podem ser citadas: estrutura da empresa, número de obras que a empresa esteja executando no período, complexidade e prazo das obras.” – g.n.*

Os fatos geradores da Administração Central são a estrutura da empresa,

36

MARCELO

FIGUEIREDO

ADVOGADOS ASSOCIADOS

o número de obras simultâneas, a complexidade da obra e o prazo de execução.

No tocante ao tempo como fonte de rateio da Administração Central, esta C. Corte afirma que o tempo é um elemento utilizado na criação da taxa de rateio da Administração Central, quando se dilui as despesas no custo direto dentro de um determinado período de tempo:

*“114. O rateio da Administração Central consiste em diluir as despesas indiretas geradas na sede da empresa relacionadas com a manutenção da estrutura administrativa central pelo custo direto de todas as obras que a empresa planeja executar no período.”*

Sabe-se que a inserção da Administração Central é efetuada na composição da taxa de BDI original por este mecanismo de rateio, como previsto no Decreto nº 7.983/2013:

*“Art. 9º. O preço global de referência será o resultante do custo global de referência acrescido do valor correspondente ao BDI, que deverá evidenciar em sua composição, no mínimo:*

*I- taxa de rateio da administração central;*

*II- percentuais de tributos incidentes sobre o preço do serviço, excluídos aqueles de natureza direta e personalística que oneram o contratado;*

*III- taxa de risco, seguro e garantia do empreendimento; e IV - taxa de lucro.”*

A taxa de BDI inclui as despesas administrativas centrais referentes apenas ao prazo contratual original, pois a despesa administrativa extraordinária e outras questões que ensejam solicitação de reequilíbrio econômico-financeiro não devem ser enquadradas na composição do BDI do orçamento. Veja-se:

*“Questões que podem ser previamente convencionadas no*

37

Rua General Jardim, nº 770, cj. 11-C, Higienópolis – Cep 01223-010 – São Paulo/SP Tel.: (11) 3159-3511  
www.marcelofigueiredo.adv.br

Para verificar as assinaturas, acesse [www.tcu.gov.br/autenticidade](http://www.tcu.gov.br/autenticidade), informando o código 58305347.

*contrato ou ensejarem solicitação de reequilíbrio econômico-financeiro, como a variação cambial (e o seu seguro - hedge) não devem ser enquadradas no BDI."*

Além disso, a jurisprudência afirma que a prorrogação do prazo da obra pode ser classificada como um risco externo para a empresa construtora, dentre outros riscos externos e internos, que geram custos adicionais a serem incorridos no decorrer da construção:

*"47. Há uma diversidade de riscos passíveis de ocorrência na execução de uma obra. Existem riscos internos, tais como deficiências de projetos e especificações, falhas e omissões nos orçamentos, definição incompleta de quantitativos, entre outros, que geram custos adicionais a serem incorridos no decorrer da construção. Por outro lado, existem os riscos externos, tais como problemas com fornecedores, paralisações ou greves de funcionários, condições climáticas adversas, condições geológicas inesperadas, atrasos na emissão de licenças, atrasos no recebimento de serviços executados, prorrogações inesperadas de prazos com alterações no cronograma físico-financeiro, entre outros tantos riscos possíveis."*

Sabe-se que se a responsabilidade pela prorrogação do prazo não for da contratada, são gerados custos externos de natureza extraordinária.

No orçamento das despesas extraordinárias de Administração Central geradas pela prorrogação do prazo da obra, não existe a necessidade de ratear despesas dentro de um prazo teórico, como no caso do processo de composição do BDI. O prazo complementar extraordinário já é conhecido de forma explícita e as despesas mensais já foram definidas no momento da proposta.

A Lei de Licitações e a Teoria da Imprevisão são reconhecidas na

38

jurisprudência TCU, veja-se:

*“53. No entanto, mesmo para alguns fatores externos ao contrato, a lei de licitações prevê a recomposição, eliminando riscos que de outro modo seriam suportados pela contratada. É o caso da previsão dos §§ 4o e 5o do art. 65 da lei. Neste último, por exemplo, está estabelecido que quaisquer tributos ou encargos legais criados, alterados ou extintos, após a data da apresentação da proposta, que tenham comprovada repercussão nos preços contratados, implicarão a revisão destes para mais ou para menos, conforme o caso. Tal comando evita que o empreiteiro suporte os riscos financeiros decorrentes de aumentos na carga tributária durante a execução do contrato.” – g.n.*

Conclui-se que o Parecer que embasou o reequilíbrio calculou a comprovada repercussão das despesas com Administração Central e Seguros no caso presente.

Ademais, o reequilíbrio econômico-financeiro garante à contratada a manutenção da relação inicialmente pactuada com a Administração, em nome do princípio que não tolera o enriquecimento ilícito do poder público em detrimento de seus contratados:

*“51. Do mesmo modo, a previsão legal do restabelecimento do equilíbrio econômico financeiro dos contratos públicos na hipótese de sobrevirem fatos imprevisíveis, ou previsíveis, porém de consequências incalculáveis, conforme estabelece o art. 65, II, d, da Lei n. 8.666/1993, garante ao contratado a manutenção da relação inicialmente pactuada com a Administração, livre dos riscos que nos contratos privados não necessariamente estariam acobertados, em nome do princípio que não tolera o*

39

*enriquecimento ilícito do poder público em detrimento de seus contratados se estes tiverem que assumir um ônus financeiro excessivo não previsto nas suas prestações.” – g.n.*

O parecer que embasou o reequilíbrio comprovou devidamente a repercussão das despesas extraordinárias com Administração Central e Seguros que, acrescidas das taxas de lucro e impostos definidas pela equação econômica do contrato, totalizam o valor do enriquecimento ilícito do Estado, de R\$ 51.399.866,47, caso estas despesas não fossem integralmente reembolsadas.

#### **D.2.4.2. FUNDAMENTAÇÃO DO RELATÓRIO DE FISCALIZAÇÃO**

Da análise dos fundamentos que embasaram o Relatório de Fiscalização a que se oferece resposta, verifica-se que não foram consideradas as sólidas jurisprudências dessa C. Corte de Contas, limitando-se, data máxima vênua, a calcular um sobrepreço inexistente, partindo de premissas equivocadas, não aplicáveis ao caso em tela.

É possível constatar que o Relatório menciona uma taxa de “4,05%” como sendo a taxa apropriada para a Administração Local da obra, fazendo referência à taxa de 4,04% que aparece nos estudos do TCU que embasaram o Acórdão TCU 2.662/2013-Plenário. Contudo, destaca-se que esse percentual não tem a força de índice de referência, com a qual se pretende cortar drasticamente o reequilíbrio dos custos extraordinários da Administração Local.

Além disso, deixa de reconhecer o direito da contratada de reequilibrar econômica e financeiramente os custos extraordinários com Administração Central e Seguros, ao afirmar que este pesado ônus não pode ser orçado em função do tempo.

40

MARCELO

FIGUEIREDO

ADVOGADOS ASSOCIADOS

Causa estranheza a avaliação fiscal do preço do contrato, tendo em vista o próprio Tribunal de Contas reconhecer a obra em discussão como “especial e de complexidade diferenciada (...) capacidade gerencial elevada, mão de obra qualificada e capacidade operacional específica”.

Ressalte-se que as obras do empreendimento são consideradas de grande porte, onde apenas o Lote 2, tem valor contratual original próximo de R\$ 600 milhões (novembro/2012) e que teve seu prazo prorrogado de 36 (trinta e seis) para 56 (cinquenta e seis) meses em função de eventos imprevisíveis relacionados com a desapropriação de terrenos.

Contudo, o Relatório de Fiscalização avaliou o desequilíbrio econômico em cerca de R\$ 11 milhões, ao invés de R\$ 51.399.866,47 milhões detalhadamente calculados no Parecer Técnico do engenheiro expert, contratado para verificar o desequilíbrio nos contratos da DERSA, referente ao Trecho Norte do Rodoanel.

Diante da amplitude desta diferença, foi realizado uma avaliação teórica preliminar, a pedido da DERSA, pelo engenheiro Mozart Bezerra da Silva, sobre o valor que poderia ser atribuído à questão, com base em uma análise financeira detalhada, utilizando os conceitos da norma de avaliações NBR 14.653-4, optando pelo indicador de viabilidade Taxa Interna de Retorno.

Conforme será demonstrado mais adiante, em um relatório preliminar, o perito chegou a um valor teórico de R\$ 110.792.793,40 para a causa, que, embora não seja obrigatoriamente um valor exigível amigável ou judicialmente, pode servir com segurança para avaliar o porte econômico da questão.

A avaliação concluiu pelo ótimo desempenho da DERSA na revisão de preço do contrato, por ter resolvido esta questão de forma administrativa, conquistando uma redução significativa no valor, em benefício da coisa pública, que, para este Tribunal, configura um subpreço de cerca de R\$ 60 milhões.

41

Rua General Jardim, nº 770, cj. 11-C, Higienópolis – Cep 01223-010 – São Paulo/SP Tel.: (11) 3159-3511  
www.marcelofigueiredo.adv.br

Para verificar as assinaturas, acesse [www.tcu.gov.br/autenticidade](http://www.tcu.gov.br/autenticidade), informando o código 58305347.

MARCELO

FIGUEIREDO

ADVOGADOS ASSOCIADOS

Percebe-se que avaliar uma causa de R\$ 110 milhões em apenas R\$ 11 milhões, significa a aplicação de um sistema fiscal inconsistente.

*Concessa vênia*, destaque-se que não existe amparo na jurisprudência cristalina do TCU o quanto foi avaliado no Relatório de Fiscalização. É o que será demonstrado.

Como se sabe esta ilustre Corte de Contas tem o desafio de fiscalizar a utilização de grande volume de recursos públicos aplicados em diversas obras de engenharia construídas em todo o país, entre outras atividades. E que para oferecer um serviço de fiscalização com a maior qualidade possível, produz sua conceituação própria, define indicadores gerais para fornecer as diretrizes a aplicar e ainda registrar o conteúdo de todas as suas decisões, fornecendo elementos para uma boa ação fiscal.

No entanto, em que pese o brilhantismo do trabalho realizado por este Tribunal, é necessário estudar e compreender toda a jurisprudência existente para efetivamente avaliar com justiça, o que pode não ocorrer, como no caso presente.

#### **D.2.4.3. CÁLCULO DA DESPESA FINANCEIRA DO CONTRATO**

Alguns parâmetros econômicos não foram detalhados no Parecer Técnico que embasou o reequilíbrio, por não terem sido necessários para a obtenção da composição da taxa de BDI original. Um destes parâmetros é a Despesa Financeira do contrato.

Porém, ao se julgar minuciosamente a qualidade de um sistema orçamentário, todos os seus componentes precisam ser detalhados. Na metodologia de composição de preço TCU, a Despesa Financeira é uma variável importante que, em nosso caso, está agrupada em outro componente.

42

Rua General Jardim, nº 770, cj. 11-C, Higienópolis – Cep 01223-010 – São Paulo/SP Tel.: (11) 3159-3511  
www.marcelofigueiredo.adv.br

Para verificar as assinaturas, acesse [www.tcu.gov.br/autenticidade](http://www.tcu.gov.br/autenticidade), informando o código 58305347.

Sendo assim, apresenta-se uma análise financeira do contrato da obra, com o objetivo de calcular sua despesa financeira, de acordo com a norma de avaliação de empreendimentos NBR 14.653-4 para, posteriormente, classificá-la de acordo com o referencial do TCU.

Conhecidos os valores dos componentes do orçamento original da obra, apresentados na tabela 1 adiante, pode-se elaborar uma análise da situação financeira original do contrato.

O preço original do contrato de R\$ 598.100.178,48 (P) inclui uma provisão para lucro de R\$ 40.519.880,26 (L), resultando em um custo de R\$ 557.580.298,23 (P - L). Na contabilidade financeira, preços e custos são denominados, respectivamente, de receitas e despesas.

Na tabela 2, as receitas e despesas do contrato foram distribuídas no tempo, de acordo com o prazo original da obra, destacando-se a programação das despesas de administração local e central.

Para facilitar a apresentação e a compreensão destes cálculos, foi considerado um cronograma linear. Para conferir o valor e a quantidade das parcelas consideradas, basta dividir os valores totais por 36 meses.

É importante observar que as despesas indiretas são consideradas na análise financeira como despesas mensais e que, no caso de que o custo de produção mensal varie em função da medição dos serviços realizados, as despesas indiretas permanecem fixas. É o custo fixo que precisa ser pago todo mês.

# MARCELO

## FIGUEIREDO

ADVOGADOS ASSOCIADOS

Detalhamento da TAXA DE BDI ORIGINAL TCU						
Obra:	Rodoanel Mario Covas - Trecho Norte Lote 2					
Contratante:	Diara					
Contratado:	Construtora OAS S/A					
Preço Original:	R\$	598.100.178,48	100%	Prazo Original (meses)	36	
Custo Original:	R\$	410.754.878,43		BDI Original(%)	45,6100%	
Item	Descrição	Base	Taxas	Valor (R\$)		
A.1	Administração Local	Tx	10,40%	R\$	42.718.507,36	
A.4	Transporte de pessoal/alimentação	Tx	2,00%	R\$	8.215.097,57	
A.5	Mobilização e Desmobilização de Equipamentos	Tx	0,60%	R\$	2.454.529,27	
A.6	Equipamentos de pequeno porte, ferramentas e apoio	Tx	1,50%	R\$	6.161.323,18	
A.7	Gestão OSMS, Inclusive EPI's	Tx	1,80%	R\$	7.393.587,81	
Custo TCU				R\$	477.707.923,61	
Grupo	Item	Descrição	Base	Taxas	Valor (R\$)	Valor mensal
A	A.2	Administração Central	Tx	5,18%	R\$ 24.645.292,71	R\$ 684.591,46
	A.3	Seguro Responsabilidade Cível	Tx	0,73%	R\$ 3.491.416,47	R\$ 96.983,79
R		Riscos	Tx	0,00%	R\$ -	R\$ -
G		Garantias	Tx	0,00%	R\$ -	R\$ -
Subtotal				5,89%	505.844.632,78	
DF		Despesas Financeiras	Tx	0,0000%	-	-
Subtotal					505.844.632,78	
B		Lucro	Tx	8,0103%	40.519.880,26	1.125.552,23
Subtotal					546.364.513,04	
C	C.1	PIS	Tx	0,65%	3.887.651,16	
	C.2	COFINS	Tx	3,00%	17.943.005,35	
	C.3	ISSQN	Tx	3,00%	17.943.005,35	
	C.4	CPRB	Tx	2,00%	11.962.003,57	
Subtotal Grupo C				8,65%	51.735.665,44	
Taxa de BDI Original				25,20%	25,20206362855%	25,20%
Preço (Custo + A + B + C)					R\$ 598.100.178,48	ok
Total de BDI Original				BDI	R\$ 120.392.254,87	

QUADRO 1 - DETALHAMENTO DA TAXA DE BDI TCU ORIGINAL

Os custos foram considerados pagos durante os meses das respectivas medições, no regime de competência contábil. O fluxo de caixa é a ferramenta utilizada para o cálculo da despesa financeira:

*“Despesas financeiras são gastos relacionados ao custo do capital decorrente da necessidade de financiamento exigida pelo fluxo de caixa da obra e ocorrem sempre que os desembolsos acumulados são superiores às receitas acumuladas. Nas obras públicas, as empresas construtoras normalmente necessitam investir capital.”*

44

Rua General Jardim, nº 770, cj. 11-C, Higienópolis – Cep 01223-010 – São Paulo/SP Tel.: (11) 3159-3511  
www.marcelofigueiredo.adv.br

Para verificar as assinaturas, acesse [www.tcu.gov.br/autenticidade](http://www.tcu.gov.br/autenticidade), informando o código 58305347.

MARCELO

FIGUEIREDO

ADVOGADOS ASSOCIADOS

Já a taxa de juros referencial para o mercado mais adequada é a SELIC:

*“Assim, a Administração deve resguardar-se de taxas abusivas, pois o preço da obra não pode ser onerado por ineficiência operacional do executor. Dessa forma, a taxa de juros referencial para o mercado financeiro mais adequada é a taxa SELIC, taxa oficial definida pelo comitê de política monetária do Banco Central.”*

**MARCELO**  
**FIGUEIREDO**  
**ADVOGADOS ASSOCIADOS**

Mês	Despesas				Cronograma Despesas
	Custos	Adm.Local	Adm.Central	Outras	
1	11.877.861,90	1.392.002,84	884.591,48	1.534.085,81	15.488.341,62
2	11.877.861,90	1.392.002,84	884.591,48	1.534.085,81	15.488.341,62
3	11.877.861,90	1.392.002,84	884.591,48	1.534.085,81	15.488.341,62
4	11.877.861,90	1.392.002,84	884.591,48	1.534.085,81	15.488.341,62
5	11.877.861,90	1.392.002,84	884.591,48	1.534.085,81	15.488.341,62
6	11.877.861,90	1.392.002,84	884.591,48	1.534.085,81	15.488.341,62
7	11.877.861,90	1.392.002,84	884.591,48	1.534.085,81	15.488.341,62
8	11.877.861,90	1.392.002,84	884.591,48	1.534.085,81	15.488.341,62
9	11.877.861,90	1.392.002,84	884.591,48	1.534.085,81	15.488.341,62
10	11.877.861,90	1.392.002,84	884.591,48	1.534.085,81	15.488.341,62
11	11.877.861,90	1.392.002,84	884.591,48	1.534.085,81	15.488.341,62
12	11.877.861,90	1.392.002,84	884.591,48	1.534.085,81	15.488.341,62
13	11.877.861,90	1.392.002,84	884.591,48	1.534.085,81	15.488.341,62
14	11.877.861,90	1.392.002,84	884.591,48	1.534.085,81	15.488.341,62
15	11.877.861,90	1.392.002,84	884.591,48	1.534.085,81	15.488.341,62
16	11.877.861,90	1.392.002,84	884.591,48	1.534.085,81	15.488.341,62
17	11.877.861,90	1.392.002,84	884.591,48	1.534.085,81	15.488.341,62
18	11.877.861,90	1.392.002,84	884.591,48	1.534.085,81	15.488.341,62
19	11.877.861,90	1.392.002,84	884.591,48	1.534.085,81	15.488.341,62
20	11.877.861,90	1.392.002,84	884.591,48	1.534.085,81	15.488.341,62
21	11.877.861,90	1.392.002,84	884.591,48	1.534.085,81	15.488.341,62
22	11.877.861,90	1.392.002,84	884.591,48	1.534.085,81	15.488.341,62
23	11.877.861,90	1.392.002,84	884.591,48	1.534.085,81	15.488.341,62
24	11.877.861,90	1.392.002,84	884.591,48	1.534.085,81	15.488.341,62
25	11.877.861,90	1.392.002,84	884.591,48	1.534.085,81	15.488.341,62
26	11.877.861,90	1.392.002,84	884.591,48	1.534.085,81	15.488.341,62
27	11.877.861,90	1.392.002,84	884.591,48	1.534.085,81	15.488.341,62
28	11.877.861,90	1.392.002,84	884.591,48	1.534.085,81	15.488.341,62
29	11.877.861,90	1.392.002,84	884.591,48	1.534.085,81	15.488.341,62
30	11.877.861,90	1.392.002,84	884.591,48	1.534.085,81	15.488.341,62
31	11.877.861,90	1.392.002,84	884.591,48	1.534.085,81	15.488.341,62
32	11.877.861,90	1.392.002,84	884.591,48	1.534.085,81	15.488.341,62
33	11.877.861,90	1.392.002,84	884.591,48	1.534.085,81	15.488.341,62
34	11.877.861,90	1.392.002,84	884.591,48	1.534.085,81	15.488.341,62
35	11.877.861,90	1.392.002,84	884.591,48	1.534.085,81	15.488.341,62
36	11.877.861,90	1.392.002,84	884.591,48	1.534.085,81	15.488.341,62
<b>Total</b>	<b>427.595.828,44</b>	<b>50.112.095,17</b>	<b>24.645.292,71</b>	<b>55.227.081,91</b>	<b>557.580.298,23</b>

TABELA 2 - CRONOGRAMA DOS CUSTOS ORIGINAIS

No entanto, no Relatório de Fiscalização foi utilizada uma taxa reduzida de juros para o desconto dos valores do fluxo de caixa, de apenas 0,5% ao mês. Isso resulta em um resultado conservador.

Conhecidos os cronogramas de despesas, a análise financeira pode continuar com a construção do cronograma de receitas e do fluxo da movimentação financeira originalmente prevista para a obra.

**MARCELO**  
**FIGUEIREDO**  
**ADVOGADOS ASSOCIADOS**

Os recebimentos das medições foram considerados disponíveis 2 (dois) meses após a elaboração das medições. A medição do mês 1 (um) foi considerada paga no início do mês 3 (três), e assim por diante. As despesas foram consideradas com preços à vista para pagamento dentro de cada mês.

A Tabela 3 apresenta o fluxo de caixa original, que informa a movimentação financeira originalmente prevista para o contrato e informa como o preço e o lucro seriam obtidos na análise do momento da proposta.

Mês	Receita	Despesa	Saldos Simples
1	0,00	15.488.341,62	-15.488.341,62
2	0,00	15.488.341,62	-15.488.341,62
3	18.613.893,85	15.488.341,62	1.125.552,23
4	18.613.893,85	15.488.341,62	1.125.552,23
5	18.613.893,85	15.488.341,62	1.125.552,23
6	18.613.893,85	15.488.341,62	1.125.552,23
7	18.613.893,85	15.488.341,62	1.125.552,23
8	18.613.893,85	15.488.341,62	1.125.552,23
9	18.613.893,85	15.488.341,62	1.125.552,23
10	18.613.893,85	15.488.341,62	1.125.552,23
11	18.613.893,85	15.488.341,62	1.125.552,23
12	18.613.893,85	15.488.341,62	1.125.552,23
13	18.613.893,85	15.488.341,62	1.125.552,23
14	18.613.893,85	15.488.341,62	1.125.552,23
15	18.613.893,85	15.488.341,62	1.125.552,23
16	18.613.893,85	15.488.341,62	1.125.552,23
17	18.613.893,85	15.488.341,62	1.125.552,23
18	18.613.893,85	15.488.341,62	1.125.552,23
19	18.613.893,85	15.488.341,62	1.125.552,23
20	18.613.893,85	15.488.341,62	1.125.552,23
21	18.613.893,85	15.488.341,62	1.125.552,23
22	18.613.893,85	15.488.341,62	1.125.552,23
23	18.613.893,85	15.488.341,62	1.125.552,23
24	18.613.893,85	15.488.341,62	1.125.552,23
25	18.613.893,85	15.488.341,62	1.125.552,23
26	18.613.893,85	15.488.341,62	1.125.552,23
27	18.613.893,85	15.488.341,62	1.125.552,23
28	18.613.893,85	15.488.341,62	1.125.552,23
29	18.613.893,85	15.488.341,62	1.125.552,23
30	18.613.893,85	15.488.341,62	1.125.552,23
31	18.613.893,85	15.488.341,62	1.125.552,23
32	18.613.893,85	15.488.341,62	1.125.552,23
33	18.613.893,85	15.488.341,62	1.125.552,23
34	18.613.893,85	15.488.341,62	1.125.552,23
35	18.613.893,85	15.488.341,62	1.125.552,23
36	18.613.893,85	15.488.341,62	1.125.552,23
37	18.613.893,85		18.613.893,85
38	18.613.893,85		18.613.893,85
<b>TOTAL</b>	<b>598.100.178,48</b>	<b>557.580.298,22</b>	<b>40.519.880,26</b>

TABELA 3 - FLUXO DE CAIXA DO CONTRATO ORIGINAL

Pode-se agora, com os indicadores financeiros da norma de Avaliações NBR 14.653-4, expressar a lucratividade original do contrato com base na movimentação financeira gerada pelo orçamento original, das seguintes maneiras complementares: (i) Valor Presente Líquido (VPL) = R\$ 31.577.577,17 e (ii) Taxa Interna de Retorno (TIR) = 3,57% a.m.

A primeira forma de medir a lucratividade informa o valor do lucro se fosse recebido na assinatura do contrato, o valor do lucro após o pagamento das despesas financeiras (juros). A segunda maneira calcula o ganho proporcional periódico original das receitas sobre as despesas, a taxa interna de retorno.

A lucratividade do contrato passa a ser expressa de três maneiras: (i) o lucro econômico (receita - despesa) de R\$ 40.519.880,26, (ii) o Valor Presente Líquido de R\$ 31.577.577,17 e (iii) a Taxa de Retorno de 3,57% ao mês.

Cálculo da Despesa Financeira original:

Despesa Financeira = Lucro total - Lucro sem despesa financeira (VPL)

Despesa Financeira = R\$ 40.519.880,26 - R\$ 31.577.577,17 = R\$8.942.303,09

A taxa de Despesa Financeira em relação ao custo total é de 1,60% (R\$ 8.942.303,09/557.580.298,22).

Fica, assim, detalhadamente calculada a taxa de Despesa Financeira para o caso específico, de 1,60%.

#### **D.2.4.4. AVALIAÇÃO DO REEQUILÍBRIO PELA NBR 14.653-4**

Outro ponto que não foi necessário incluir no Parecer que embasou o reequilíbrio foi a avaliação de um valor de referência para o pleito efetuado. Tal cálculo era de fato desnecessário, pois cabe à contratada quantificar seu pedido,

48

de acordo com a compreensão que tem acerca das despesas extraordinárias ocorridas e do valor que acredita ser razoável solicitar em um acordo administrativo.

No entanto, é possível avaliar de uma forma teórica, o valor máximo que pode ser atribuído à questão, para fins de avaliação do desempenho obtido na elaboração do acordo amigável proposto pela Administração.

Tal reflexão se mostra interessante diante da apuração do valor do desequilíbrio econômico apontado no relatório fiscal, que seria em torno de apenas R\$ 11 milhões.

A avaliação de um valor de referência para o desequilíbrio do contrato pode ser efetuada de forma técnica, sob o ponto de vista da Engenharia Econômica e da norma de avaliações NBR 14.653-4.

Duas premissas são definidas para a elaboração deste cálculo. A primeira é que a justa remuneração da obra consiste na lucratividade expressa pela taxa interna de retorno do fluxo de caixa. A segunda, que o valor do reequilíbrio será o valor que, se recebido, recupera a taxa interna de retorno da situação financeira real, para o valor da taxa interna de retorno que existia no momento da elaboração da proposta.

Estas premissas só poderiam ser praticadas, caso fossem aceitas pela Administração em um acordo administrativo, ou por um juiz no caso de um pleito judicial. Mas para a construção de um valor de referência máxima, as premissas são perfeitamente aplicáveis.

Na tabela 4, as despesas modificadas do contrato foram distribuídas no tempo, considerando-se a prorrogação do prazo da obra, na mesma formatação demonstrada anteriormente.

# MARCELO

## FIGUEIREDO

ADVOGADOS ASSOCIADOS

Mês	Custo		Despesas		Cronograma
	Diversos	Adm.Local	Adm.Central	Outras	Despesas
1	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
2	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
3	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
4	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
5	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
6	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
7	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
8	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
9	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
10	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
11	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
12	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
13	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
14	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
15	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
16	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
17	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
18	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
19	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
20	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
21	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
22	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
23	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
24	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
25	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
26	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
27	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
28	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
29	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
30	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
31	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
32	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
33	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
34	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
35	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
36	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
37	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
38	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
39	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
40	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
41	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
42	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
43	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
44	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
45	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
46	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
47	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
48	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
49	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
50	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
51	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
52	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
53	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
54	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
55	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
56	7.635.639,79	1.392.002,64	684.591,46	1.100.229,40	10.812.463,30
<b>Total</b>	<b>427.595.828,44</b>	<b>77.952.148,64</b>	<b>35.337.121,99</b>	<b>61.812.846,16</b>	<b>605.487.944,64</b>

TABELA 4 – CRONOGRAMA DAS DESPESAS MODIFICADAS

Nesta análise simplificada, continua sendo adotado um cronograma físico-financeiro linear, por razões didáticas. O cronograma de receitas mereceu uma

50

Rua General Jardim, nº 770, cj. 11-C, Higienópolis – Cep 01223-010 – São Paulo/SP Tel.: (11) 3159-3511  
www.marcelofigueiredo.adv.br

Para verificar as assinaturas, acesse [www.tcu.gov.br/autenticidade](http://www.tcu.gov.br/autenticidade), informando o código 58305347.

atenção especial.

As receitas originais foram rateadas em 56 (cinquenta e seis) meses (36 meses originais acrescidos de 20 meses complementares, no caso do lote 2). A diferença do preço revisado a ser obtido e do preço original foi considerada paga de forma parcelada e linear nos últimos 20 (vinte) meses.

A mensalidade dos últimos 20 (vinte) meses foi recalculada de modo a se obter a mesma taxa interna de retorno que representa a lucratividade original.

O resultado obtido é apresentado na Tabela 5.

# MARCELO

## FIGUEIREDO

ADVOGADOS ASSOCIADOS

Mês	Receita	Despesa	Saldos Simples
1	0,00	10.812.463,30	-10.812.463,30
2	0,00	10.812.463,30	-10.812.463,30
3	10.680.360,33	10.812.463,30	-132.102,97
4	10.680.360,33	10.812.463,30	-132.102,97
5	10.680.360,33	10.812.463,30	-132.102,97
6	10.680.360,33	10.812.463,30	-132.102,97
7	10.680.360,33	10.812.463,30	-132.102,97
8	10.680.360,33	10.812.463,30	-132.102,97
9	10.680.360,33	10.812.463,30	-132.102,97
10	10.680.360,33	10.812.463,30	-132.102,97
11	10.680.360,33	10.812.463,30	-132.102,97
12	10.680.360,33	10.812.463,30	-132.102,97
13	10.680.360,33	10.812.463,30	-132.102,97
14	10.680.360,33	10.812.463,30	-132.102,97
15	10.680.360,33	10.812.463,30	-132.102,97
16	10.680.360,33	10.812.463,30	-132.102,97
17	10.680.360,33	10.812.463,30	-132.102,97
18	10.680.360,33	10.812.463,30	-132.102,97
19	10.680.360,33	10.812.463,30	-132.102,97
20	10.680.360,33	10.812.463,30	-132.102,97
21	10.680.360,33	10.812.463,30	-132.102,97
22	10.680.360,33	10.812.463,30	-132.102,97
23	10.680.360,33	10.812.463,30	-132.102,97
24	10.680.360,33	10.812.463,30	-132.102,97
25	10.680.360,33	10.812.463,30	-132.102,97
26	10.680.360,33	10.812.463,30	-132.102,97
27	10.680.360,33	10.812.463,30	-132.102,97
28	10.680.360,33	10.812.463,30	-132.102,97
29	10.680.360,33	10.812.463,30	-132.102,97
30	10.680.360,33	10.812.463,30	-132.102,97
31	10.680.360,33	10.812.463,30	-132.102,97
32	10.680.360,33	10.812.463,30	-132.102,97
33	10.680.360,33	10.812.463,30	-132.102,97
34	10.680.360,33	10.812.463,30	-132.102,97
35	10.680.360,33	10.812.463,30	-132.102,97
36	10.680.360,33	10.812.463,30	-132.102,97
37	10.680.360,33	10.812.463,30	-132.102,97
38	10.680.360,33	10.812.463,30	-132.102,97
39	16.220.000,00	10.812.463,30	5.407.536,70
40	16.220.000,00	10.812.463,30	5.407.536,70
41	16.220.000,00	10.812.463,30	5.407.536,70
42	16.220.000,00	10.812.463,30	5.407.536,70
43	16.220.000,00	10.812.463,30	5.407.536,70
44	16.220.000,00	10.812.463,30	5.407.536,70
45	16.220.000,00	10.812.463,30	5.407.536,70
46	16.220.000,00	10.812.463,30	5.407.536,70
47	16.220.000,00	10.812.463,30	5.407.536,70
48	16.220.000,00	10.812.463,30	5.407.536,70
49	16.220.000,00	10.812.463,30	5.407.536,70
50	16.220.000,00	10.812.463,30	5.407.536,70
51	16.220.000,00	10.812.463,30	5.407.536,70
52	16.220.000,00	10.812.463,30	5.407.536,70
53	16.220.000,00	10.812.463,30	5.407.536,70
54	16.220.000,00	10.812.463,30	5.407.536,70
55	16.220.000,00	10.812.463,30	5.407.536,70
56	16.220.000,00	10.812.463,30	5.407.536,70
57	16.220.000,00	0,00	16.220.000,00
Rua General Jardim	16.220.000,00	0,00	16.220.000,00
<b>TOTAL</b>	<b>708.892.971,88</b>	<b>605.497.944,64</b>	<b>103.395.027,24</b>

52

1) 3159-3511

Para verificar as assinaturas, acesse [www.tcu.gov.br/autenticidade](http://www.tcu.gov.br/autenticidade), informando o código 58305347.

TABELA 5 - FLUXO DE CAIXA MODIFICADO

Pode-se agora, com os indicadores financeiros da norma de Avaliações NBR 14.653-4, expressar a lucratividade do contrato modificado:

1. Preço Revisado: R\$ 708.892.971,88
2. Taxa Interna de Retorno (TIR) = 3,57% a.m.

O preço revisado de R\$ 708.892.971,88 supera o valor original da obra de R\$ 598.100.178,48, em R\$ 110.792.793,40, que é o acréscimo que precisaria ser efetuado para que se obtenha a taxa de retorno que representa a lucratividade do contrato original de 3,57% ao mês.

Estes cálculos podem ser conferidos facilmente por um analista utilizando uma planilha eletrônica. A aplicação de critério diferente na apuração da movimentação financeira geraria pequena variação no resultado obtido.

Agora, pode-se concluir que a prorrogação do prazo da obra de 36 (trinta e seis) para 56 (cinquenta e seis) meses, gera um acréscimo máximo no preço de R\$ 110.792.793,40, caso se deseje manter a justa remuneração da obra, avaliando-a pelo critério de manutenção da TIR.

Observando o valor calculado no Parecer Técnico da DERSA, que definiu um acréscimo de R\$ 51.399.866,47, pode-se afirmar que este valor tem um subpreço de R\$ 59.392.926,93.

Percebe-se que não faz qualquer sentido, afirmar que o desequilíbrio econômico-financeiro de uma obra de R\$ 600 milhões, que tem seu prazo prorrogado de 36 (trinta e seis) para 56 (cinquenta e seis) meses (+55,5%), é de R\$ 10.927.530,67.

Ao invés de haver um sobrepreço no parecer econômico DERSA de R\$ 40.472.335,80 (51.399.866,47 - 10.927.530,67) conforme calculado pela fiscalização,

existe indícios de um subpreço de R\$ 59.392.926,93 (110.792.793,40 - 51.399.866,47) obtido pela DERSA, conforme calculado no novo Parecer Técnico preliminar.



FIGURA 1 – AVALIAÇÕES SOBRE O DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO EXISTENTE

## D.2.5. MÉRITO DO RELATÓRIO

### D.2.5.1. ADMINISTRAÇÃO CENTRAL

Primeiramente, afasta-se o argumento do Relatório de Fiscalização de que a avaliação de uma obra que tem uma “*estrutura de administração central robusta*” e que, portanto, “*a administração local deve ser mais enxuta*” e, continuando, por inferência, deve-se adotar na taxa de BDI da contratada a menor taxa de Administração Local referenciada pelo TCU.

O fato de que a Administração Local e a Administração Central da obra têm uma correlação entre si, e que ao se optar por um suporte administrativo

central maior, pode-se montar uma estrutura local menor, e vice-versa, é verdadeiro, mas a premissa de que a estrutura de Administração Central é robusta, não é real.

Não são observados parâmetros importantes existentes na tecnologia do TCU sobre BDI (detalhados em seguida), para se chegar a uma conclusão divorciada da realidade.

A consequência prática da aceitação da tese que a Administração Central é robusta seria a liberdade para aplicar a taxa mínima referencial da Administração Local, arbitrada pelo TCU em 1,98%, apresentada na tabela 6.

Porcentual de Administração Local	Mínimo	Médio	Máximo
Construção de Rodovias e Ferrovias no TCU (inserido no custo direto) (9)	1,98%	6,99%	10,68%

TABELA 6 - REFERÊNCIAS DE TAXA DE ADMINISTRAÇÃO LOCAL

Outra avaliação irreal consiste em tratar a informação importante de que a obra é complexa, cuja taxa de Administração Local, portanto, deve ser classificada como máxima (10,68%), como um fator trivial, capaz apenas de elevar a classificação da obra do nível mínimo (1,98%) para o nível médio (6,99%).

Veja-se, não se pode reduzir arbitrariamente a taxa de Administração Local de 6,99% para o valor de 4,05%.

O contexto se refere ao registro, no Acórdão nº 2.622/2013, de uma preocupação decorrente de eventual tendência de valoração diferenciada da Administração Local no mercado de obras públicas, que quando cobrada no custo direto teria o dobro do valor de quando cobrada no BDI e que, em função desta tendência, entende-se que a solução rumo à economicidade esteja na elaboração de estudos técnicos para a confecção de composições de custos

unitários referenciais para os itens de planilha relacionados a gastos com Administração Local.

Para ilustrar a eventual tendência, publica-se uma tabela com os dados estatísticos produzidos pelo TCU sobre diferenças de taxas de Administração Local, que reforçariam a necessidade da elaboração de estudos sobre a criação das composições unitárias de Administração Local.

A fiscalização implementa no caso em tela uma solução não usual para anular a tendência observada, transformando os percentuais da tabela ilustrativa em índices oficiais de Administração Local do TCU. E ainda, usa os dados, como se força legal tivessem, para impor violenta redução no reequilíbrio econômico do caso em estudo (Acórdão nº 2622/2013, p.17).

*“106. há uma tendência de majoração do impacto desses gastos no orçamento da obra quando eles estão detalhados como itens do orçamento.*

*108. Esses dados levam à constatação de que o valor médio da administração local, quando discriminado na planilha de custos diretos, chega a ser quase o dobro do percentual médio desse item quando ele está embutido no BDI, ou seja, 7,00% e 4,04%, respectivamente: (...)*

*112. Diante de todo esse contexto, concordo com a proposta do grupo de trabalho para que seja determinado ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão que coordene a elaboração de estudos técnicos para a confecção de composições de custos unitários referenciais para os itens de planilha relacionados a gastos com administração local, com vistas a estabelecer parâmetros de mercado para subsidiar a elaboração e análise dos orçamentos de obras públicas.” – g.n.*

56

Apresenta-se a Tabela 17RF contendo as “supertaxas” do Relatório de Fiscalização que não são os percentuais de referência oficiais, às quais foi dado o poder de reduzir quase à metade a taxa de referência de Administração Local TCU (de 6,99% para 4,04%).

Administração Local	Mínimo	Médio	Máximo
Inserida no Custo Direto	3,43%	7,00%	9,51%
Inserida no BDI	3,50%	4,04%	4,97%

TABELA 7 - PERCENTUAIS QUE NÃO SÃO REFERÊNCIAS PARA A ADMINISTRAÇÃO LOCAL

Evidentemente que se esse E. Tribunal desejasse fazer esta violenta redução da taxa de Administração Local, bastaria alterar a taxa de Administração Local máxima de seu referencial de 10,68% para 4,04%.

Ou seja, foi apresentado um dado secundário, que não tem a força de um índice de referência, para ser adotado como a avaliação final da taxa de Administração Local de uma obra complexa, reduzindo-a de 10,68% para 4,05%.

A taxa de Administração Local inserida no BDI original é de 12,20%, resultado das somas dos itens A.1 Administração Local (10,40%) e A.7 Gestão QSMS, inclusive EPI (1,80%). Contudo, importante lembrar que esses percentuais estão fixados na metodologia original dos contratos (DER/TPU/DERSA) e não no padrão fixado pelo Acórdão TCU 2.662/2013-Plenário. Se convertidas ao padrão do Acórdão Paradigma, a taxa de Administração Local inserida no custo direto é de 11,72%, conforme calculado nos Quadros 2 e 3.

MARCELO  
FIGUEIREDO

ADVOGADOS ASSOCIADOS

ITEM	DESCRIÇÃO	VALOR (R\$)
	Custo de produção	410.754.878,43
A.4	Transporte de pessoal/alimentação	8.215.097,57
A.5	Mobilização e Desmobilização	2.464.529,27
A.6	Equipamentos de pq. porte, ferramentas	6.161.323,18
	<b>CUSTO DIRETO</b>	<b>427.595.828,44</b>

QUADRO 2 – CUSTO CONSIDERADO COMO BASE NO BDI TCU

CUSTO DIRETO	DESCRIÇÃO	VALOR (R\$)
A.1	Administração Local	42.718.507,36
A.7	Gestão QSMS, inclusive EPIs	7.393.587,81
ADM.LOCAL	Taxa sobre Custo Direto: 11,72%	<b>50.112.095,17</b>
Taxa Adm Local.	(50.112.095,17/427.595.828,44)	<b>11,72%</b>

QUADRO 3 – TAXA DE ADMINISTRAÇÃO LOCAL INSERIDA NO CUSTO

A taxa de Administração Local em um estudo comparativo de BDI como o realizado no parecer econômico tem de ser menor quando inserida no custo, pois o TCU agrega mais componentes no custo, que fica maior e gera uma taxa menor. As duas taxas são próximas do valor máximo e muito distantes do valor mínimo que se quer impor.

Isso posto, parte-se agora para analisar a avaliação da fiscalização de que a estrutura da Administração Central é robusta.

A estruturação central seria robusta em função da adoção da taxa de 5,16% na composição da taxa de BDI original, taxa que supera o limite máximo de referência do TCU de 4,67% arbitrado para a Administração Central (Tabela 13

58

Rua General Jardim, nº 770, cj. 11-C, Higienópolis – Cep 01223-010 – São Paulo/SP Tel.: (11) 3159-3511  
www.marcelofigueiredo.adv.br

Para verificar as assinaturas, acesse [www.tcu.gov.br/autenticidade](http://www.tcu.gov.br/autenticidade), informando o código 58305347.

RF), sendo a taxa média de administração central de 4,01%, conforme apresentado na tabela 8.

Porcentual de Administração Central	Mínimo	Médio	Máximo
Construção de Rodovias e Ferrovias (TCU)	3,80%	4,01%	4,67%

TABELA 8 - REFERÊNCIAS DE TAXA DE ADMINISTRAÇÃO CENTRAL

São examinados dois aspectos sobre esta avaliação da fiscalização.

Primeiramente, pode uma taxa de Administração Central de 5,16% e uma diferença de 0,49% sobre o limite máximo fiscal, ou um acréscimo de 1,01% sobre a taxa média, indicar uma Administração central robusta?

Para responder esta questão pode-se consultar a evolução histórica das próprias avaliações internas deste parâmetro pelo TCU, para avaliar qual é a precisão e a variabilidade atribuída a esta taxa.

No Acórdão nº 325/2007, Administração Central normal é 8,03%, Administração Máxima é 11,0%, Administração Mínima é 4,07%. Já no Acórdão nº 2369/2011 são apresentadas taxas de Administração Central para diversos tipos de obras, conforme demonstrado na Tabela 1.

Percebe-se que no Acórdão nº 325, a estrutura da Administração Central com um percentual de 5,16% poderia ser classificada como uma estrutura mínima (próximo a 4,07%), no Acórdão nº 2369, 5,16% equivale a uma estrutura média (próximo a 5,49%) e, somente no Acórdão nº 2622, poderia eventualmente ser classificada de "estrutura central robusta".

# MARCELO FIGUEIREDO

ADVOGADOS ASSOCIADOS

TAXA DE ADMINISTRAÇÃO CENTRAL	Mínimo	Médio	Máximo
Edificações	3,40%	6,50%	10,00%
Irrigação de Canais	2,15%	4,75%	8,00%
Saneamento Básico	5,70%	7,20%	10,00%
Redes Adutoras	2,00%	4,60%	8,00%
Estruturas Portuárias	3,50%	5,50%	7,50%
Pátios e Pistas de Pouso	2,40%	4,40%	6,40%
Terminal de Passageiros	3,50%	5,50%	8,00%
<b>Média</b>	<b>3,24%</b>	<b>5,49%</b>	<b>8,27%</b>

TABELA 9 - TAXAS DE ADMINISTRAÇÃO CENTRAL DO ACÓRDÃO Nº 2369/2011

A amplitude dos dados é grande, sendo difícil compreender a pequena variação imposta atualmente pelo TCU. Mesmo assim, diante das pequenas variações das taxas da Tabela 13 do Relatório de Fiscalização, em contraste com as grandes variações históricas que o TCU arbitra estas taxas, a conclusão de que uma Administração de 5,16%, que já foi classificada de mínima e média, é, no mínimo questionável.

Mas a segunda questão é mais importante. Qual é a taxa de Administração Central existente no orçamento original da obra em exame, aos olhos do TCU? Seria 5,16%?

A resposta a esta questão exige uma reflexão sobre o entendimento de taxa de BDI. A visão de sua equação padrão pode ajudar:

$$BDI(\%) = \left[ \frac{(1 + AC + S + R + G) \times (1 + DF) \times (1 + B)}{(1 - I)} - 1 \right] \times 100$$

## EQUAÇÃO 1 - TAXA DE BDI DO TCU

A taxa de BDI do TCU é composta pela taxa de Administração Central, pelas variáveis "R", "G" e "S", representando, respectivamente, a taxa de Riscos, Garantias e Seguros, e pelas taxas DF, B e I, respectivamente, Despesas

60

Rua General Jardim, nº 770, cj. 11-C, Higienópolis – Cep 01223-010 – São Paulo/SP Tel.: (11) 3159-3511  
www.marcelofigueiredo.adv.br

Para verificar as assinaturas, acesse [www.tcu.gov.br/autenticidade](http://www.tcu.gov.br/autenticidade), informando o código 58305347.

Financeiras, Benefícios e Impostos, e são definidas faixas para estes parâmetros.

A definição de valores mínimos diferentes de zero, equivale a dizer que todos os parâmetros sempre existem e devem ser considerados no cálculo do BDI.

Ou seja, para se aplicar a metodologia da taxa de BDI do TCU, faz-se necessário identificar eventuais parâmetros excedentes ou com denominações diferenciadas, com a nomenclatura e conteúdo das variáveis padronizadas. De igual modo, no caso de parâmetros faltantes, far-se-á necessário identificar quais os parâmetros que estão incluindo os parâmetros formalmente omitidos.

Nesta lógica, a Administração Local foi aumentada abraçando a taxa do item Gestão QSMS Inclusive EPI, que tiveram suas taxas somadas. Por outro lado, os parâmetros Riscos e Despesas Financeiras não podem ser desprezados, existe um valor mínimo a incluir.

O Quadro 1 apresenta a taxa de BDI original que representa a composição do preço da obra em estudo segundo o TCU.

Ocorre que, o Relatório de Fiscalização desconsiderou a existência dos parâmetros Riscos e Despesas Financeiras.

Para ser fiel à metodologia do TCU faz-se necessário indicar qual dos parâmetros do preço original está abraçando o conteúdo dos Riscos e das Despesas Financeiras.

Excluindo as variáveis que claramente não podem agrupar estes parâmetros: o Lucro, por não ser despesa, e os Impostos, por serem do governo, resta concluir que Riscos e Despesas Financeiras estão inseridos na taxa de Administração Central.

Em outras palavras, 5,16% representa a soma de Administração Central, Riscos e Despesas Financeiras.

Resta estabelecer um critério para a definição das taxas faltantes, que será a adoção dos dados referenciais do TCU para os dados não disponíveis e a adoção de dados exatos para os parâmetros detalhadamente calculados para o caso em estudo.

Por não estarem disponíveis estudos sobre a taxa de Riscos aplicáveis ao preço da obra, mas que é de natureza reconhecidamente complexa pela fiscalização (parágrafo 180), o coeficiente de riscos mais adequado é o de risco máximo do TCU de 0,97%.

Já as taxas de Despesas Financeiras são detalhadamente calculadas para a obra em questão no capítulo 5, cujo taxa é de 1,60%. Este resultado específico lastreou a adoção da taxa de Despesa Financeira máxima do TCU de 1,21%.

Resta apenas retirar estas taxas da taxa de Administração Central.

Assim sendo, para fins de análise do preço no critério TCU, a taxa de Administração Central deste BDI é de 2,59% ( $5,16\% - 0,97\% - 1,60\%$ ), mantendo-se as demais taxas. Examinando-se os indicadores de referência da tabela 8, conclui-se que foi considerada no preço da obra uma estrutura central frágil, fraca ou leve. ( $2,59\% < 3,80\%$ ).

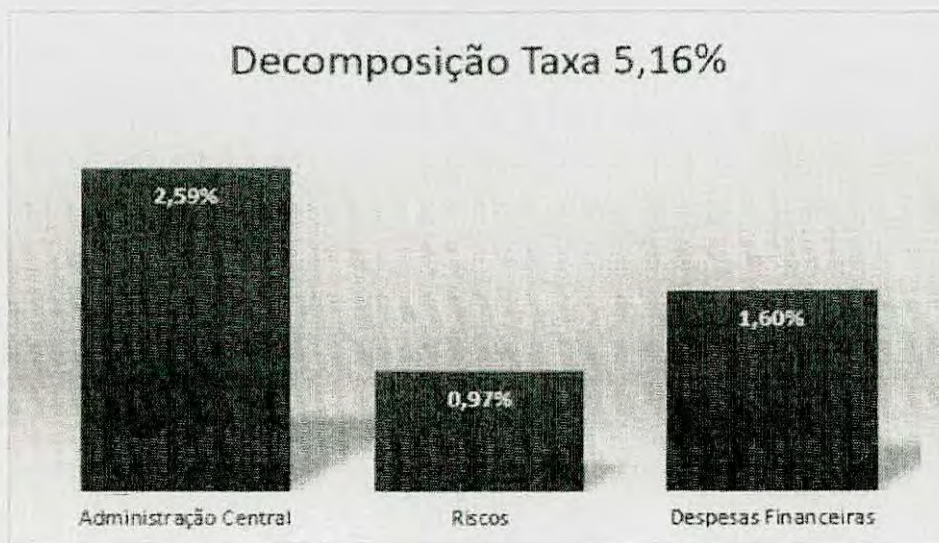


FIGURA 2- DECOMPOSIÇÃO DA TAXA DE ADMINISTRAÇÃO CENTRAL

O Relatório de Fiscalização apresenta dois argumentos para contestar e rejeitar a cobrança das despesas extraordinárias da Administração Central: (i) o percentual de Administração Central do parecer econômico já se encontra originalmente bastante acima dos valores de referência e (ii) a Administração Central é um custo alocado aos contratos com base em critério de rateio, ou seja, proporcional ao volume de serviços executados, não ao tempo de execução de obra.

Quanto ao item "i" tem-se que, ao contrário do entendimento do TCU, o percentual de Administração é inferior ao índice de referência. Já o item "ii" foi refutado anteriormente no tópico D.2.4.1, visto que a alocação da Administração Central no orçamento original por um mecanismo de rateio, não tem qualquer relação com o orçamento dos custos extraordinários mensais da Administração Central.

O orçamento da despesa de Administração Central extraordinária não requer sua inclusão na taxa de BDI, nem no prazo original no qual o rateio é

efetuado. A despesa extraordinária é calculada de forma simples e direta, despesa mensal vezes prazo extraordinário.

#### D.2.5.2. ADMINISTRAÇÃO LOCAL

##### C.2.5.2.1. INSTALAÇÃO DO CANTEIRO DE OBRAS

O Relatório de Fiscalização alega que a instalação de canteiro seria parte da Administração Local (parágrafo 172). Contudo, essa afirmação está dissociada da realidade.

A construção do canteiro é uma despesa discreta, que acontece uma única vez, e não um custo fixo como são os itens da Administração Local.

A descrição do item 36.01.01.01 do Anexo II – Critério de preço e medição do Edital de licitação cita “*locação de containers*”, porque é praxe orçar este item nas construções provisórias do canteiro. A citação a impostos se refere à taxas e impostos que não são vinculados ao faturamento do preço da obra.

A não inclusão destes itens na Tabela 16 RF (tabela 16 do Relatório de Fiscalização) parece indicar que a fiscalização concorda que a instalação ou construção do canteiro não é item da Administração Local.

##### C.2.5.2.2. OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DO CANTEIRO DE OBRAS

A DERSA utiliza para a elaboração de seus orçamentos estimativos para a licitação a TPU (Tabela de Preços Unitários da Secretaria de Logística e Transportes do Estado de São Paulo) onde consta o critério a ser utilizado para levantamento dos custos referentes ao Canteiro de Obras (Anexo III) que são definidos por percentuais em relação ao valor da obra, no caso do Rodoanel,

64

2,50% (dois e meio por cento), fracionados a seguir:

- Instalação de canteiro de obras (1,500%);
- Operação e manutenção de canteiro de obras (0,875%);
- Desmobilização de canteiro de obras (0,125%).

Na metodologia DER/TPU/DERSA, estes valores referenciais são usados para valorar os custos com Canteiros de Obras, tanto que todos eles aparecem como itens de custo das planilhas contratuais. Dentro desse método, estes itens devem ser compreendidos como vinculados às instalações físicas e, por isso, todos eles são reajustados pela aplicação do Índice de Edificações (IGE) e não pela aplicação de qualquer outro mais afeto à serviços e/ou mão de obra.

Por figurar como um item de custo do no contrato original e, portanto, desvinculado do BDI, “operação e manutenção do canteiro” não integrou o cálculo do reequilíbrio quando de sua apuração, pelo perito. A metodologia DER/TPU/DERSA o posiciona como uma complementação à composição dos canteiros, tanto que não eliminou “administração local” da composição de seu BDI referencial.

Para o TCU, Instalação de Canteiro de Obras e Desmobilização de Canteiro de Obras também não são itens de custo, não devendo ser incluídos na Taxa de BDI.

Se o percentual total dos itens de Canteiro da TPU (2,5% sobre o preço total dos serviços, exceto canteiros) for calculado sobre o preço total do contrato, esse percentual cai para 2,439%:

$$PS + PC = PV$$

Onde:

PS: Preço Total dos Serviços exceto Canteiros

PC: Preço Total dos Canteiros (2,5% \* PS)

PV: Preço Total do Contrato

$$PC/2,5\% + PC = PV \Rightarrow PC/PV = 1/41 = 2,439\%$$

O percentual acima não é conflitante com as médias praticadas em obras rodoviárias do DNIT, onde também não se considera a “manutenção e operação do canteiro”, o que corrobora que o item deve ser entendido como complementar aos demais itens de canteiro e dentro da lógica da DER/TPU/DERSA.

Contudo, análises posteriores sobre a pertinência e amplitude das taxas administrativas considerarão o efeito da “operação e manutenção de canteiro” adicionada à administração local, mostrando que a existência do item não distorce o contrato.

#### D.2.5.2.3. LABORATÓRIO “GRÁTIS”

Embora exista o compromisso formal de construir este laboratório sem custos para a DERSA, previsto na licitação, significar dizer que a fiscalização da DERSA não pagou e não pagará qualquer valor por este fornecimento, sendo certo que a contratada levou essa exigência em consideração na elaboração de sua proposta.

A consideração deste tipo de brinde é normalmente classificada pelas construtoras como Despesa Comercial que está relacionada ao Lucro do contrato. Ou foi aumentado o lucro da obra antes da apresentação da proposta para compensar a despesa comercial, ou o preço da proposta foi mantido através de uma redução da taxa de lucro antes da apresentação da proposta.

Evidentemente que isso vale para o prazo contratual. Por mais nobre que seja a empresa contratada, ela nunca concordaria em fornecer um laboratório eternamente para a DERSA.

Ora, ao aceitar a proposta da contratada, a DERSA já recebeu o laboratório e outros serviços em troca da taxa de Administração Local contratada, e que está sendo reequilibrada.

O valor deste laboratório é um valor muito pequeno levando-se em conta a precisão matemática do sistema de avaliação utilizado pela fiscalização.

#### D.2.5.2.4. AVALIAÇÃO DA TAXA DE ADMINISTRAÇÃO LOCAL

Sabe-se que a obra é de natureza complexa, o que é reconhecido no Relatório de Fiscalização:

*“180. Por outro lado, a complexidade da obra, que envolve diversas especialidades distintas, como terraplenagem, túneis e obras de arte especiais, exige estrutura maior da administração local, pois são necessários profissionais (engenheiros, apontadores, laboratoristas, pessoal de controle de qualidade, especialistas nas diversas materiais.”*

Sabe-se que a Administração Central é fraca (conforme já calculado), logo a Administração Local precisa ser robusta.

Tipo de obra	1º Quartil	Médio	3º Quartil
Construção de Rodovias e Ferrovias	1,98%	6,99%	10,68%

TABELA 10 - PERCENTUAL DE ADMINISTRAÇÃO LOCAL TCU INSERIDO DO CUSTO DIRETO

Portanto, classifica-se a Administração Local com a taxa máxima de 10,68% do TCU.

Na realidade, a complexidade e o porte desta obra (que é a maior obra viária brasileira) é de tal forma, que sua taxa de Administração Local deveria ser superior à do 3º Quartil. A obra deveria ter a maior taxa de Administração pesquisada pelo TCU. Deveria ser a taxa do 4º Quartil em nossa avaliação.

Mas, de acordo com o sistema de avaliação do TCU, a taxa de Administração Local da obra tem de ser no máximo 10,68%.

E além disso, não se mostra razoável a adoção de uma taxa de Administração Local de 4,05%, como já exposto.

#### D.2.5.2.5. COMPARAÇÃO DAS TAXAS ADMINISTRATIVAS

Somando-se a taxa de Administração Central do 1º Quartil (3,80%) que se refere à Administração Central frágil, com a taxa de Administração Local do 3º Quartil (10,68%), tem-se um total de custo administrativo de 14,48% no sistema de fiscalização do TCU.

Somando-se a taxa de Administração Central da contratada (2,59%) com sua taxa de Administração Local inserida no custo direto (11,72%) e com a Operação e Manutenção do Canteiro (0,875%), tem-se um total de custo administrativo de 15,185% no orçamento original.

Conclui-se que diferença no total das taxas administrativas é de 0,71%, um valor pequeno, aceitável, muito longe de confirmar as “taxas exageradas” existentes, segundo a fiscalização.

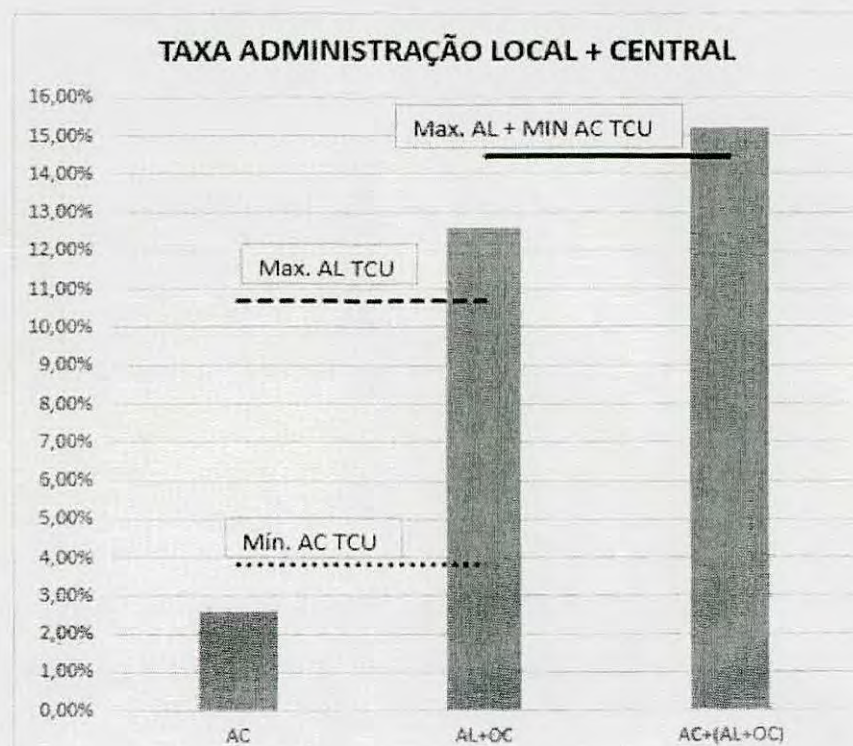


FIGURA 3 – TAXAS ADMINISTRAÇÃO LOCAL E CENTRAL DA CONTRATADA

### D.2.5.3. SEGUROS

Verifica-se que o Relatório de Fiscalização entende pela impossibilidade de reembolso dos custos extraordinários com seguros às contratadas, afirmando como causa da negativa o fato de que as despesas com seguros devem ser cobradas por mecanismo de rateio como o da Administração Central.

Reconhece que o custo dos Seguros depende do prazo, mas não podem ser reequilibrados porque também guardam relação com o seu valor. E o valor dos Seguros no período complementar deveria ser menor, porque seu custo seria proporcional ao valor remanescente.

Contudo, tais fundamentos não devem prosperar. Vejamos.

MARCELO

FIGUEIREDO

ADVOGADOS ASSOCIADOS

A taxa de Garantias e Seguros é uma taxa simples inserida na taxa de BDI, ao se relacionar o custo das apólices ao custo da obra, sem a necessidade do mecanismo de rateio aplicado à Administração Central.

O item Seguro de Responsabilidade Civil depende do valor segurado, do prazo de execução da obra e da classificação do risco da Contratada e da obra:

*“Portanto, o percentual atribuível à garantia no LDI depende do prazo de execução da obra, da classificação de risco da empresa e da negociação do prêmio com a seguradora.”*

Na elaboração da proposta, considera-se o valor do contrato e o prazo original da obra. No caso das despesas extraordinárias com seguros, considera-se o valor aditivado do contrato e o prazo extraordinário da obra, mas existe uma diferença no caso em tela.

Apesar do estudo do BDI estar dividido em prazo original e prazo complementar, e o preço da obra semelhantemente estar dividido nos dois períodos, a contratada precisa oferecer Garantias e Seguros no valor da obra no período inteiro, e até em valor maior, no caso de aditivos de custo. Não existe a redução por valor remanescente alegada no Relatório de Fiscalização. A contratada é obrigada a manter garantias e seguros no valor total até a entrega definitiva da obra.

Não existe rateio e não existe redução de garantias, é a mesma obra que continua com seu prazo prorrogado.

A prorrogação do prazo exige a manutenção dos Seguros em um prazo extraordinário, gerando um custo impossível de prever durante a elaboração da proposta que precisa ser reequilibrado pela Administração.

A possibilidade de eventual variação no custo da prorrogação das apólices é real, mas a avaliação dos riscos realizada pela seguradora é uma atividade

70

Rua General Jardim, nº 770, cj. 11-C, Higienópolis – Cep 01223-010 – São Paulo/SP Tel.: (11) 3159-3511  
www.marcelofigueiredo.adv.br

Para verificar as assinaturas, acesse [www.tcu.gov.br/autenticidade](http://www.tcu.gov.br/autenticidade), informando o código 58305347.

complexa que foge ao escopo de nosso trabalho. Resta ao orçamentista fazer uma avaliação proporcional ao período de tempo segurado.

A contratada continua com a responsabilidade de manter toda a obra segurada até a entrega final, o valor segurado permanece o mesmo no período complementar.

Outro fator que dificultaria a obtenção de uma eventual redução do valor das novas apólices são as elevadas exigências relacionadas a Garantias e Seguros, características de contratos de licitações financiadas por bancos internacionais como o BID.

A manutenção do seguro neste tipo de obra tem custo elevado. Enquanto em outras obras, optam-se pelo fornecimento de garantias ou pelo seguro, no caso em tela existem vários tipos de Garantias e de Seguros.

A prorrogação do prazo da obra de forma tão prolongada como ocorrido no caso presente interfere negativamente no valor do seguro, por inserir elementos de incerteza na definição de seu valor que dificultam a negociação com a seguradora.

A contestação dos Seguros significa favorecer o enriquecimento ilícito da Administração. É uma simples negativa de reequilibrar o preço da obra.

#### **D.2.5.4. POSSIBILIDADE DE NOVOS ADITIVOS**

Sabe-se que, em tese, toda a obra está sujeita à ocorrência de fatores extraordinários, não de responsabilidade da construtora, que gerem uma solicitação de revisão de preço do contrato.

No caso em questão, não havia como postergar a elaboração de um acordo para garantir a continuidade da obra, pois o prazo contratual estava terminando

e o ônus causado pela prorrogação do prazo da obra se mostrava insuportável para as empresas contratadas.

Ocorre que, no momento da elaboração do planejamento do acordo a ser efetuado com as empresas construtoras, alguns fatores extraordinários ainda estavam ocorrendo (dificuldades com a desapropriação de terrenos, entre outros), de modo a não ser possível definir exatamente o escopo e o prazo final da obra.

Para tornar possível a elaboração da revisão do preço, foi necessário definir o preço atual da obra e uma expectativa de prazo para a sua conclusão. Infelizmente, face às dificuldades encontradas daquele momento até o presente, as premissas estabelecidas pela DERSA não se confirmaram.

No entanto, uma premissa foi adotada e permanecerá válida até o final: a de revisar o preço do contrato com clareza e dentro das diretrizes definidas pelo TCU. Em função desta premissa, duas ações principais foram desenvolvidas:

1. Converter as taxas de BDI do sistema DER/TPU/DERSA para a formatação do Tribunal de Contas da União, para fins de análise e transparência sobre os cálculos efetuados no reequilíbrio econômico;
2. Alterar a planilha orçamentária da obra e a taxa de BDI do contrato para efetuar as novas medições de acordo com as diretrizes do TCU.

Assim sendo, a DERSA se empenhou em alterar todo o seu sistema orçamentário para adequá-lo à padronização do TCU, preparando-se de antemão para facilitar uma futura ação fiscal.

Em seguida, a DERSA preparou-se para enfrentar as incertezas existentes na continuidade da obra da melhor forma possível, ao transformar tudo que o TCU arbitra que é custo, em itens da planilha orçamentária, na forma de mensalidades, no mesmo formato que o TCU adota para a Administração Local.

Desta forma, no caso de eventual aumento de prazo, os custos poderiam ser medidos sem agregar as demais despesas consideradas indiretas, reduzindo uma eventual demanda por novo reequilíbrio. Eventuais modificações de projeto a serem executadas, serão executadas e pagas através de aditivos de custo, como em toda obra pública.

Assim sendo, a DERSA tomou todas as iniciativas gerenciais possíveis para elaborar o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato com a economicidade exigida em uma obra pública, conseguindo obter, segundo a avaliação do Parecer Técnico do experto em engenharia, um subpreço de R\$ 59.392.926,93, em relação ao valor máximo atribuído à questão.

Tal economia será propagada aos eventuais aditivos que vierem a ser firmados.

**E. DA DESNECESSIDADE DE ADOÇÃO DE MEDIDAS QUE IMPLIQUEM NA PARALISAÇÃO DAS OBRAS. DO *PERICULUM IN MORA REVERSO*.**

Prefacialmente, necessário demonstrar que a sugestão de paralisação indicada no referido Relatório de Fiscalização do TCU constitui medida extrema que não se faz necessária no presente caso. Isso porque eventual paralisação do empreendimento trará consequências graves e prejudiciais ao interesse público. Senão vejamos.

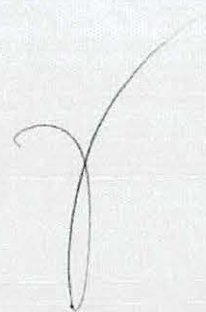
O empreendimento Rodoanel Norte já se encaminha para a fase final de sua implantação. As obras, superadas as imensas dificuldades encontradas nas desapropriações e reassentamentos, estão em ritmo acelerado, buscando atingir o cronograma estipulado.

**Situação do empreendimento:**

Atividades	30 setembro 2017	
	Previsto	Realizado
<b>1.0 Atividades Concorrentes</b>	98,75%	88,57%
<b>1.1 Projeto Executivo (com ampliação FD)</b>	92,50%	79,37%
<b>1.2 Meio Ambiente:</b>		
1.2.1 Licenciamento Ambiental	100,00%	92,90%
1.2.2 Programas Ambientais	100,00%	90,88%
<b>1.3 Desapropriação</b>	100,00%	95,04%
<b>1.4 Reassentamento</b>	100,00%	78,92%
<b>1.5 Interferências</b>	100,00%	94,31%
<b>2.0 Obras</b>	74,52%	73,62%
<b>TOTAL DO EMPREENDIMENTO</b>	<b>80,70%</b>	<b>77,58%</b>
(Média ponderada)		

**Avanço das Obras**

LOTE	Agosto/17	Setembro/17
1	61,44%	65,21%
2	82,98%	85,03%
3	77,96%	79,50%
4	75,65%	80,57%
5	74,54%	77,00%
6	49,61%	52,59%



Global	70,62%	73,62%
--------	--------	--------

Neste contexto, a eventual possibilidade de acatamento da sugestão de paralisação da obra deve ser analisada com extrema cautela por este E. Tribunal de Contas, ponderando as inevitáveis consequências negativas da medida, exaustivamente expostas neste arrazoado.

E desta forma tem agido esta E. Corte, em especial em processos que envolvem a construção de obras rodoviárias:

"(...) erário, Indício de irregularidade grave com recomendação de paralisação, Periculum in Mora ao reverso, Continuidade

*Tipo do processo*

RELATÓRIO DE AUDITORIA

*Enunciado*

Mesmo em obras com indícios graves de irregularidades, deve-se evitar a paralisação do empreendimento quando houver a caracterização do perigo na demora reverso e a necessidade de preservar o erário de possíveis danos, adotando-se outras medidas acautelatórias.

*Excerto*

*Voto:*

3. Apesar de as ocorrências verificadas serem passíveis de enquadramento no inciso IV do §1º do art. 94 da Lei 12.017/2009 (LDO/2010), a unidade técnica considerou que a paralisação dos serviços de recuperação, associada ao

fato de se tratar da rodovia com maior volume de tráfego no Estado de Mato Grosso, agravaria os defeitos existentes no pavimento e traria maiores prejuízos aos cofres públicos”<sup>2</sup> (g.n.).

E ainda:

“11. Diante desse quadro fático, passo a examinar a proposta da Unidade Técnica descrita no item 10 do Relatório precedente. Em primeiro lugar, entendo que o possível dano decorrente do sobrepreço de R\$ 35.439.921,17 detectado no lote 2 pode ser prevenido mediante determinação cautelar de retenção de 5,93% dos valores que venham a ser pagos, apurados sobre a data-base março/2010.

12. Sabendo-se que existe todo o saldo contratual a executar, seria medida de rigor excessivo criar obstáculos ao início da execução da obra para prevenir dano da ordem de 5,93% do valor contratado. Nesse sentido, o retardamento da obra de crucial importância para a economia da Região Sul e para a integridade física dos usuários da BR-101 constitui periculum in mora reverso e desaconselha a adoção da cautelar proposta”<sup>3</sup>(g.n.).

No mais, impende destacar que a ocorrência do periculum in mora reverso deve prevalecer sobre a eventual existência dos requisitos positivos do fumus boni iuris e do periculum in mora, conforme já decidiu esta E. Corte em caso relacionado às obras de extensão da Ferrovia Norte-Sul:

“O descumprimento da medida cautelar pelo andamento

<sup>2</sup> Acórdão 1962/2010 Plenário - Relator Ministro Aroldo Cedraz. Data da sessão 11/08/2010

<sup>3</sup> Acórdão 3293/2011 Plenário - Relator Ministro Marcos Bemquerer Data da sessão 07/12/2011

MARCELO

FIGUEIREDO

ADVOGADOS ASSOCIADOS

normalizado das obras, tornou o cenário atual desfavorável para a sua manutenção. Os requisitos que ensejaram a sua adoção, em outubro de 2012, foram alterados com a avançada execução dos serviços de terraplenagem e de obras de arte especiais. A paralisação desses serviços, nesse estágio, seria inadequada, ineficiente e com alta probabilidade de ensejar um dano reverso ao Erário.

Embora, os pressupostos da fumaça do bom direito (*fumus boni juris*), consubstanciada na identificação das irregularidades de deficiências de projeto, e do perigo da demora (*periculum in mora*), consubstanciado no risco de perda dos recursos gastos na obra sem gerar o retorno previsto, ainda estejam presentes, o perigo da demora ao reverso se tornou relevante, indicando que a suspensão da medida cautelar será a medida mais adequada para o momento.

(...)

38. Neste momento, em razão do estágio em que se encontram os serviços objeto da fiscalização, conforme ponderado pela equipe de auditoria, não mais se justifica a manutenção das medidas cautelares adotadas. É forçoso concordar com essa proposta, ante o avanço dos serviços. Há que ser admitido que os problemas que se tentava evitar com a adoção daquelas medidas cautelares podem já ter ocorrido, o que caracteriza a perda de objeto das referidas medidas. Ademais, conforme mencionado anteriormente, a eventual paralisação das obras no presente estágio poderia resultar em deterioração dos serviços já realizados, além de outros prejuízos, o que constituiria *periculum in*

77

*mora reverso*<sup>4</sup>(g.n.).

Por fim, conforme previsão expressa do artigo 122 da LDO/2017, após as explicações e providências adotadas pelo Órgão responsável pela execução, reclassificar os achados da Fiscalização e conseqüentemente evitar a medida extrema de paralisação das obras:

*Art. 122. O Congresso Nacional levará em consideração, na sua deliberação pelo bloqueio ou desbloqueio da execução física, orçamentária e financeira de contratos, convênios, etapas, parcelas ou subtrechos relativos aos subtítulos de obras e serviços com indícios de irregularidades graves, a classificação da gravidade do indício, nos termos estabelecidos nos incisos IV, V e VI do § 1º do art. 121, e as razões apresentadas pelos órgãos e entidades responsáveis pela execução, em especial:*

*I - os impactos sociais, econômicos e financeiros decorrentes do atraso na fruição dos benefícios do empreendimento pela população;*

*II - os riscos sociais, ambientais e à segurança da população local decorrentes do atraso na fruição dos benefícios do empreendimento;*

*III - a motivação social e ambiental do empreendimento;*

*IV - o custo da deterioração ou perda de materiais adquiridos ou serviços executados;*

*V - as despesas necessárias à preservação das instalações e dos serviços já executados;*

*VI - as despesas inerentes à desmobilização e ao posterior retorno às atividades;*

<sup>4</sup> Acórdão 3133/2014 Plenário - Relator Ministro Augusto Sherman - Data da sessão 12/11/2014

MARCELO

FIGUEIREDO

ADVOGADOS ASSOCIADOS

VII - as medidas efetivamente adotadas pelo titular do órgão ou entidade para o saneamento dos indícios de irregularidades apontados;

VIII - o custo total e o estágio de execução física e financeira de contratos, convênios, obras ou parcelas envolvidas;

IX - empregos diretos e indiretos perdidos em razão da paralisação;

X - custos para realização de nova licitação ou celebração de novo contrato; e

XI - custo de oportunidade do capital durante o período de paralisação.

Frisa-se, ainda, que este é o entendimento deste E. Tribunal de Contas da União, conforme se extrai de recente julgado datado de 13 de setembro de 2017:

*“9.1.2. o achado “não comprovação da viabilidade econômico-financeira do empreendimento”, verificado pela equipe de auditoria nas obras construção do Novo Centro de Processamento Final de Imunobiológicos de Bio-Manguinhos (NCPFI), enquadra-se no art. 121, §1º, inciso IV, da Lei 13.408/2016 (LDO/2017) como indício de irregularidade grave do tipo IGP, mas devido aos os impactos sociais, econômicos e financeiros decorrentes do atraso na fruição dos benefícios do empreendimento pela população, expostos no voto que subsidia esta deliberação, o empreendimento pode ser classificado como IGC, nos termos do art. 122, inciso I, da LDO/2017”<sup>5</sup>(g.n.).*

Desta forma, a relevância dos motivos alegados pela D. Fiscalização deve

<sup>5</sup> Acórdão 2008/2017 Plenário - Relator Ministro Benjamin Zymler - Data da sessão 13/09/2017

ser sempre constatada em perfeita consonância com a certeza da ausência do denominado *periculum in mora inverso*, que se caracteriza como um dano irreparável ou de difícil reparação para a Administração, como consequência direta da concessão da medida cautelar.

Nesta senda, este E. Tribunal deve agir com extrema cautela, uma vez que a medida não pode, em hipótese alguma, conduzir a uma grave lesão à ordem pública, ou seja, o normal andamento da execução do serviço público, o regular prosseguimento das obras públicas e o devido exercício das funções da administração pelas autoridades constituídas (TRF, suspensão da segurança nº 4405-SP, DJU 7.12.79, p. 9.221).

Observa-se, portanto, a presença de outro requisito que deve ser profundamente analisado e sopesado, ainda que estivessem presentes os requisitos clássicos do *fumus boni iuris* e do *periculum in mora*, cabendo frisar que no presente caso, conforme amplamente demonstrado em tópico anterior, estes sequer estão presentes. Assim, resta cristalino que prevalece o *periculum in mora reverso*.

[...] 'O *periculum in mora inverso* e o princípio da proporcionalidade devem ser considerados, pois 'há liminares que trazem resultados piores que aqueles que visam evitar' (Egas Moniz de Aragão)' (AI n. , Des. Newton Trisotto)". (TJSC;AG 67784 SC 2009.006778- 4; Relator: Luiz César Medeiros; 3ª Cam.; 12/02/2010)

Em síntese, caracterizado o *periculum in mora reverso*, tem-se que a eventual concessão da medida cautelar trará prejuízos desproporcionais quando comparados aos supostos danos que se pretende evitar. É este o caso dos autos.

A concepção do Rodoanel Mario Covas e como vem sendo construído, foi precedida de inúmeras propostas anteriores para viabilização de uma via

80

Rua General Jardim, nº 770, cj. 11-C, Higienópolis – Cep 01223-010 – São Paulo/SP Tel.: (11) 3159-3511  
www.marcelofigueiredo.adv.br

perimetral que articulasse as rodovias de acesso à Região Metropolitana de São Paulo - RMSP entre si e com os principais eixos viários metropolitanos. Desenvolvido a partir de 1995, sua atual configuração incorporou, desde o início, uma preocupação com a adequada inserção urbano ambiental do empreendimento.

Nas fases iniciais de planejamento, por meio de um Termo de Cooperação Técnica assinado em 03/09/1996 entre as Secretarias Estaduais de Transportes, Transportes Metropolitanos (então responsável pelos assuntos de gestão metropolitana) e a Secretaria do Meio Ambiente, foram definidas diretrizes estratégicas para o empreendimento. Agrupadas em diretrizes rodoviárias e de transportes, diretrizes ambientais e diretrizes de desenvolvimento metropolitano, o documento resultante dos entendimentos entre as três Secretarias reconheceu o importante papel que o Rodoanel poderia desempenhar na estruturação do espaço metropolitano e a necessidade de integração de políticas e ações públicas; definiu restrições e condicionantes para o detalhamento do projeto e sua implantação em áreas urbanas e de preservação ambiental e estabeleceu a responsabilidade solidária entre os órgãos pelo desenvolvimento do projeto. Com inúmeras funções, a finalização do Trecho Norte do Rodoanel Mario Covas, proporciona ao sistema rodoviário que atravessa a Região Metropolitana de São Paulo os seguintes objetivos:

- ordenar o tráfego de transposição da RMSP, principalmente o de carga, (caminhões), desviando-o do centro da Região Metropolitana, reduzindo os tempos de percurso entre rodovias e a solicitação dos sistemas viários locais, contribuindo para a elevação da qualidade de vida da população urbana;
- hierarquizar e estruturar o transporte de passageiros e

MARCELO

FIGUEIREDO

ADVOGADOS ASSOCIADOS

cargas na RMSP, servindo de alternativa para os fluxos de longa distância entre as sub-regiões da metrópole, promovendo a ligação entre os municípios da Região Metropolitana, de forma a facilitar a circulação sem necessidade de utilizar o sistema viário principal da Capital;

- atender ao planejamento estratégico traçado pelo Plano Diretor de desenvolvimento de Transportes - PDDT Vivo, que, juntamente com a instalação do Ferroanel e de Centros de Logística Integrados CLI, constituem os elementos centrais de uma plataforma logística metropolitana voltada para reorganizar a interface entre a RMSP e o restante do Estado e do País, e permitir a integração intermodal do transporte de cargas. Como infraestrutura de transportes, o Rodoanel tem a função de redefinir a plataforma logística rodoviária da RMSP de radial para anelar. Junto com o Ferroanel e os CLI vai também estimular a participação do modal ferroviário na matriz de transportes do Estado, passando dos 5% atuais para 31%;

- propiciar a ligação entre as rodovias que servem a Região Metropolitana, por meio de uma via bloqueada, com acessos controlados e alto nível de serviços;

- servir como alternativa estratégica de tráfego ao Anel Metropolitano existente;

- constituir-se em fator de reordenação do uso do solo da Região Metropolitana e de otimização do futuro transporte regional de cargas e passageiros;

82

- constituir-se em agente de integração entre as regiões metropolitana e macrometropolitana que compreende importantes cidades do Estado (Regiões Metropolitanas de São Paulo, Campinas e Baixada Santista, Região de Sorocaba, Região de São José dos Campos e Vale do Paraíba).
- atender ao tráfego atraído ou de passagem pela Região Macrometropolitana é realizado por meio de um complexo sistema viário formado por vias urbanas e regionais (rodovias).

Desta forma, este trecho finalizará a interligação dos trechos completando o anel rodoviário e integrando os já licenciados Trechos Oeste, Sul e Leste. O Trecho Norte, se interligará ao Trecho Oeste, em operação, na altura da Av. Raimundo Pereira Magalhães, no município de São Paulo, encontrando a Interligação com o Trecho Leste, junto a Rodovia Presidente Dutra, em Arujá. Também está em construção a Interseção do Trecho Norte com a Rodovia Fernão Dias e uma ligação de padrão rodoviário com o Aeroporto Internacional Gov. Franco Montoro, em Guarulhos. Ainda, viabilizará a integração do sistema de vias regionais, formada por rodovias estaduais e federais, interligando as seguintes rodovias:

- SP 330 - Anhanguera
- SP 348 - Bandeirantes
- SP 280 - Castelo Branco
- SP 280 - Raposo Tavares
- BR 16 - Regis Bittencourt
- SP 160 - Imigrantes

- SP 150 - Anchieta
- SP 17 - Jacu Pêssego
- SP 66 - Henrique Eroles
- SP 70 - Ayrton Senna
- BR 116 - Presidente Dutra
- SP 19 - Hélio Smidt (2018)
- SP 381 - Fernão Fernão Dias (2018)

Assim, serão desviados da malha urbana os fluxos rodoviários de carga que cruzam a região metropolitana especialmente na direção Oeste/Leste e, desta forma aliviar o eixo formado pela Marginal Tietê e pelas rodovias Presidente Dutra e Ayrton Senna, além da recuperação urbana e proteção do Parque Estadual da Cantareira (efeito barreira promovido pelo Rodoanel, especialmente na encosta sul da Cantareira). Representa também um reforço ao polo de desenvolvimento da cidade de Guarulhos, que com a finalização das obras em execução da CPTM, linha 13 - Jade que interligará São Paulo ao aeroporto e, futuramente, a interligação com a Rodovia Hélio Smidt e ao interior do sítio aeroportuário. Da mesma forma, as obras do Metrô e TAV, ainda em estudos, viabilizarão um importante vetor de transporte intermodal, proporcionando maior permeabilidade da malha urbana, encurtando distancias e facilitando a circulação de cargas e usuários.

A rodovia apresenta uma extensão total de traçado de 43,9 km, a partir da interseção com a Avenida Raimundo Pereira de Magalhães, no município de São Paulo, até a Interseção com a Rodovia Presidente Dutra, no município de Arujá, além de duas interseções: com a Rodovia Fernão Dias (BR-381) e com a ligação ao Aeroporto Internacional Gov. Franco Montoro, em Cumbica - Guarulhos com 3,5 km. Devido às suas características de via expressa bloqueada, com pistas

84

separadas e controle de acessos, os usuários somente poderão acessar o Rodoanel nas interseções, especialmente projetadas para este fim, integradas às rodovias troncais e ao sistema viário principal. A interligação com o aeroporto apresenta padrão rodoviário, com duas pistas por sentido, sem acesso ao viário local, e deverá atender prioritariamente ao tráfego do aeroporto. As obras foram divididas em 06 (seis) lotes, devido às características distintas de cada um:

- - Lote 01 com extensão de 6,42 km, 2.158 metros em 2 túneis , 13 obras de arte especiais e interseção do trecho Oeste com a Av. Raimundo Pereira Magalhães;
- - Lote 02 com 4,88 km, 4 túneis totalizando 2.019 metros e 8 obras de arte especiais;
- - Lote 03 com 3,62 km, 4 túneis totalizando 5.516 metros e 2 obras de arte especiais;
- - Lote 04 com 9,1 km, 2 túneis com 440 metros, 38 obras de arte especiais e interseção com a Rodovia Fernão Dias;
- - Lote 05 com 7,95 km, 2 túneis com 1.770 metros e 13 obras de arte especiais e
- - Lote 06 com 11,96 km, 33 obras de arte especiais, ligação com o Aeroporto Internacional de Guarulhos e interseção com a Rodovia Presidente Dutra.

Assim, necessário ressaltar que qualquer atraso na execução da obra, seja por razões materiais, judiciais, técnicas ou qualquer outro motivo, além de inviabilizar o novo prazo estabelecido, aumentará sobremaneira os prejuízos para a entrega do empreendimento.

De forma a ilustrar a questão, passa-se detalhar os pontos específicos que, caso concedida a medida cautelar, acarretarão em prejuízo ao erário e aos

85

Rua General Jardim, nº 770, cj. 11-C, Higienópolis – Cep 01223-010 – São Paulo/SP Tel.: (11) 3159-3511  
www.marcelofigueiredo.adv.br

administrados.

## E.1 DO CUSTO SOCIAL

Conforme demonstrado no *Estudo de Impacto Ambiental – vol 1 – (anexo)*<sup>6</sup>, em seu item 2.4.3.2.6 - “Quantificação de Benefícios Sócio Econômicos devidos à Inserção do Trecho Norte”, nota-se que o benefício sócio econômico gerado pela implantação do empreendimento foi calculado considerando custos operacionais de transporte (R\$/ km) e custos relacionados ao tempo de viagem (R\$/hora).

Entende-se ainda, que benefício é o valor total das economias de custos operacionais de transporte e de custos relativo ao tempo de viagem, ou seja, redução na distância da viagem e/ou tempo, derivadas da implantação do trecho norte do Rodoanel. Cabe ressaltar, que os benefícios não gerados são considerados como custo.

No quadro abaixo, elaborado em setembro de 2010, estão demonstrados os valores anuais dos benefícios decorrentes de sua implantação, com custos estimados para situações com e sem o empreendimento:

---

<sup>6</sup> A íntegra dos estudos ambientais está disponível eletronicamente:  
<http://www.dersa.sp.gov.br/empreendimentos/rodoanel-norte/#marcos-ambientais>

# MARCELO

## FIGUEIREDO

ADVOGADOS ASSOCIADOS

Tabela.4.3.2.6.f

Valor Presente Líquido dos Benefícios Sócio Econômicos à Taxa de Juros de 8% ao ano (milhões de reais)

Período	Alternativa da Rede	
	Com Trecho Norte Diretriz Interna	Com Trecho Norte Diretriz Intermediária
10 anos	R\$ 2.027,97	R\$ 1.756,24
25 anos	R\$ 4.958,97	R\$ 4.078,68
35 anos	R\$ 6.348,73	R\$ 5.170,55
<b>Índices Relativos do VPL para análise comparativa</b>		
10 anos	100%	86,6%
25 anos	100%	82,2%
35 anos	100%	81,4%

Para o cálculo dos custos, ou seja, **benefícios não gerados** e que poderiam ser alcançados com a implantação do empreendimento no período de 10 anos (120 meses), a valores atualizados frente à inflação do período, tem-se:

<b>Benefício</b>	/	<b>Período (meses)</b>	X	<b>IPCA SET/2010 – SET 2017</b>
R\$ 2.027.970.000,00		120		55,9334%

$$2.027.970.000,00 * 1/120 * 1,559334 = \text{R\$ } 26.352.359,42 / \text{ mês}$$

Verifica-se, portanto, o eventual enorme prejuízo decorrente da não implantação do empreendimento, trazendo transtornos à sociedade e principalmente um grande impacto financeiro negativo.

Outro aspecto que deverá ser levado em consideração, caso as atividades sejam paralisadas, é o valor para manutenção dos serviços fixos da obra, estimados em 2,5%, uma vez que mesmo o empreendimento não apresentando atividade, os custos para manutenção da infraestrutura já executada devem ser considerados, tendo em vista que a segurança deverá ser mantida em todo o empreendimento, conservação e restauração de cercas e muros, limpeza vegetal,

87

Rua General Jardim, nº 770, cj. 11-C, Higienópolis – Cep 01223-010 – São Paulo/SP Tel.: (11) 3159-3511  
www.marcelofigueiredo.adv.br

Para verificar as assinaturas, acesse [www.tcu.gov.br/autenticidade](http://www.tcu.gov.br/autenticidade), informando o código 58305347.

manutenção de contenções e drenagens provisórias, áreas assoreadas, assim como veículos para o deslocamento ao longo de todo trecho.

Tendo como base o valor contratual e o tempo de atraso, o custo mensal da manutenção da obra será de:

<b>Valor contratual atual do Rodoanel</b> R\$ 4.142.474.894,33	X	<b>Custos fixos</b> 2,5%	X	<b>Taxa mensal (em relação ao maior período de obra)</b> 1/66	=	<b>Custo de Manutenção mensal (nov/12)</b> R\$ 1.569.119,27
---	---	-----------------------------	---	--	---	--

IPCA (nov/2012 – set/2017): 36,5954%

Custo Manut Mensal (nov/12) \* 1,365954 = Custo Manut. Mensal (set/17)

**Custo Manutenção Mensal (set/2017) = R\$ 2.143.345,22/mês**

Por fim, dentro do contexto ambiental, impende listar alguns outros impactos inevitáveis que a eventual concessão da medida cautelar extrema irá causar:

- Risco de aceleração de processos erosivos;
- Risco à saúde pública;
- Risco à segurança das comunidades lindeiras;
- Risco de ocupação irregular da faixa de domínio e áreas remanescentes de desapropriação.

O detalhamento dos riscos acima listados está presente no estudo “impactos de Eventual Paralisação Temporária das Obras”, datado de outubro de 2017 e elaborado pela Equipe do Consórcio PRIME-AMBIENTE BRASIL-JHE (anexo).

88

Rua General Jardim, nº 770, cj. 11-C, Higienópolis – Cep 01223-010 – São Paulo/SP Tel.: (11) 3159-3511  
[www.marcelofigueiredo.adv.br](http://www.marcelofigueiredo.adv.br)

## E.2. CONCLUSÃO: DESCABIMENTO DA PARALISAÇÃO DAS OBRAS

Frente ao exposto, tem-se que o custo total gerado a cada mês de uma eventual paralisação das obras do Rodoanel Norte é a soma do custo social trazidos pelo 'não benefício' do empreendimento, somado ao custo de manutenção do empreendimento parado, que em valores atualizados será:

O custo direto mensal do atraso da obra, com os valores atualizados para setembro de 2017, é:

Custo social ("não benefício")	R\$ 26.352.359,42
Custo de Manutenção	R\$ 2.143.345,22
<b>TOTAL</b>	<b>R\$ 28.495.704,64</b>

Como se vê, o atraso não impactará apenas na obra, mas desenvolverá também um custo social relacionado a questões mais complexas envolvendo a população, que deixará de obter os benefícios de viagens mais rápidas com maior economia de combustível e, a conseqüente queda na emissão de gases poluentes.

## E.3. SUSPENSÃO DO FINANCIAMENTO INTERNACIONAL

A remota hipótese de implicar na paralisação das obras de implantação do Trecho Norte do Rodoanel se mostra ainda mais perversa quando se vislumbra que a União, que, a princípio, teve sua participação fixada no equivalente a um terço do valor original do empreendimento não vem cumprindo com os repasses financeiros sob sua responsabilidade.

Apenas para se ter uma ideia, neste ano de 2017, existe uma dotação orçamentária total destinada aos repasses ao empreendimento no Orçamento Geral da União que totaliza R\$ 620.000.000,00 (seiscentos e vinte milhões de reais). Contudo, até o presente momento, o empreendimento só percebeu repasses efetivos de R\$ 87.333.333,00 (oitenta e sete milhões, trezentos e trinta e três mil, trezentos e trinta e três reais) vindos do Governo Federal.

Por outro lado, os aportes estaduais ao empreendimento somam, apenas no corrente exercício, mais de R\$ 865 milhões. Desse montante, R\$ 459.571.000,00 (quatrocentos e cinquenta e nove milhões, quinhentos e setenta e um mil reais) vieram do financiamento contraído junto ao Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

Esse desequilíbrio provocado por repasses federais abaixo da necessidade fazem com que os aportes totais ao empreendimento, que totalizam cerca de R\$ 6.208.795.000,00 (seis bilhões, duzentos e oito milhões, setecentos e noventa e cinco mil reais) estejam assim distribuídos:

<b>I.</b>	<b>Governo Estadual:</b>	<b>R\$ 4.702.724.000,00</b>	<b>(75,5%)</b>
	a. Financiamento BID	R\$ 2.931.725.000,00	(47,2%)
	b. Tesouro Estadual	R\$ 1.770.998.000,00	(28,5%)
<b>II.</b>	<b>Governo Federal (DNIT)</b>	<b>R\$ 1.340.038.000,00</b>	<b>(21,6%)</b>
<b>III.</b>	<b>Aplicações Financeiras:</b>	<b>R\$ 166.033.000,00</b>	<b>( 2,7%)</b>

Como se depreende desses números, o empreendimento guarda hoje uma forte dependência econômica dos recursos providos pelo Estado de São Paulo, em especial aqueles oriundos do financiamento internacional.

Dependência essa que deverá aumentar ainda mais pois, à medida em que o Estado de São Paulo não vislumbra o integral cumprimento da contrapartida

da União, o Estado mantém negociação com o BID para ampliação dos aportes do Banco em mais U\$ 226 milhões, com início dos repasses previstos para janeiro/2018.

O Contrato de Empréstimo nº 218/OC-BR<sup>7</sup> com o Banco Interamericano de Desenvolvimento impõe o cumprimento da *Política de Aquisições do BID (guidelines)*, sob pena de suspensão dos desembolsos dos valores decorrentes do empréstimo e, até mesmo, o término, vencimento antecipado ou cancelamento parcial de quantias não desembolsadas.

A **Cláusula 4.01 do Contrato de Empréstimo** (Capítulo IV – Execução do Projeto) não deixa margem a qualquer dúvida ao determinar que na Concorrência Pública Internacional, *“as contratações das obras e serviços e as aquisições dos bens deverão ser efetuadas de acordo com as disposições da Seção II das Políticas de Aquisições.”*<sup>8</sup>

Caso descumprida qualquer cláusula do Contrato de Empréstimo e/ou da Política de Aquisições do BID (*guidelines*), as consequências financeiras serão desastrosas.

De acordo com **Artigo 5.01 do Anexo do Contrato** (Capítulo V - Segunda Parte – Normas Gerais)<sup>9</sup>, o Banco poderá SUSPENDER os DESEMBOLSOS se

<sup>7</sup> Disponível para consulta no sítio eletrônico do BID:

<http://www.iadb.org/es/proyectos/project-information-page,1303.html?id=BR-L1296>

<sup>8</sup> **“CLÁUSULA 4.01. Aquisição de bens e contratação de obras e serviços.** As contratações de obras e serviços (conforme definido nas Políticas de Aquisições a seguir identificadas) e as aquisições de bens financiadas, total ou parcialmente, pelo Banco deverão ser efetuadas de acordo com as disposições estabelecidas no Documento GN-2349-9 (“Políticas para a aquisição de bens e obras financiados pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento”), de março de 2011 (doravante denominado “Políticas de Aquisições”), que o Mutuário declara conhecer, e pelas seguintes disposições desta Cláusula:

(a) **Concorrência Pública Internacional:** Salvo disposição em contrário no inciso (b) desta Cláusula, as contratações das obras e serviços e as aquisições dos bens deverão ser efetuadas de acordo com as disposições da Seção II das Políticas de Aquisições.”

<sup>9</sup> Também disponível para consulta no sítio eletrônico do BID:

houver INADIMPLENTO de qualquer obrigação estipulada no Contrato firmado para financiamento do Projeto.<sup>10</sup>

Se não bastasse, se verificado pelo Banco que os procedimentos indicados no Contrato não foram seguidos, haverá o CANCELAMENTO da parte não desembolsada ou o VENCIMENTO ANTECIPADO do repagamento do financiamento, conforme o **Artigo 5.02 do Anexo do Contrato** (Capítulo V - Segunda Parte - Normas Gerais)<sup>11</sup>.

Nesse sentido, uma paralisação nas obras traria reflexo imediato na relação com o BID, com provável suspensão de repasses e consequente estrangulamento econômico do empreendimento e reflexos sobre outras operações de crédito do Estado de São Paulo com aquela instituição bancária.

#### **E4. REFLEXOS SOBRE A GERAÇÃO DE EMPREGOS ATUAL E FUTURA**

No mais, cabe destacar que no dia 06 de outubro de 2017, a ARTESP (Agência Reguladora dos Transportes Delegados do Estado de São Paulo) publicou no DOE/SP, nos jornais de grande circulação nacional como Estado de São Paulo, Folha de São Paulo, Valor Econômico, e, nos jornais internacionais Le

<http://www.iadb.org/es/proyectos/project-information-page,1303.html?id=BR-L1296>

<sup>10</sup> "ARTIGO 5.01. **Suspensão de desembolsos.** O Banco, mediante aviso escrito ao Mutuário, poderá suspender os desembolsos se ocorrer e enquanto subsistir qualquer das seguintes circunstâncias:

(...)(b) Inadimplemento, por parte do Mutuário, de qualquer outra obrigação estipulada neste Contrato ou Contratos subscritos com o Banco para financiamento do Projeto ou no(s) Contrato(s) de Derivativos subscrito(s) com o Banco."

<sup>11</sup> "ARTIGO 5.02. **Término, vencimento antecipado ou cancelamento parcial de quantias não desembolsadas.** (...)

(c) O Banco poderá também cancelar a parte não desembolsada ou declarar vencido antecipadamente o repagamento do Financiamento referente à aquisição de determinados bens e serviços correlatos, à contratação de obras, serviços correlatos ou serviços de consultoria, se, a qualquer momento, determinar que a mencionada aquisição ocorreu sem que tenham sido seguidos os procedimentos indicados neste Contrato.""

92

Rua General Jardim, nº 770, cj. 11-C, Higienópolis – Cep 01223-010 – São Paulo/SP Tel.: (11) 3159-3511  
[www.marcelofigueiredo.adv.br](http://www.marcelofigueiredo.adv.br)

Monde, New York Times e El País o aviso de abertura da Concorrência Internacional para a concessão dos serviços públicos de ampliação, operação, conservação, manutenção e realização dos investimentos necessários para a exploração da malha rodoviária composta pelo Sistema Rodoviário “Rodoanel Norte”. A sessão pública de entrega dos envelopes acontecerá no dia 10 de janeiro de 2018, com previsão de assinatura do contrato até o dia 29 de março de 2018 com a respectiva operação do primeiro trecho da Rodovia pelo Concessionário (anexo).

O valor estimado do contrato é de R\$ 1.043.924.482,00 (um bilhão, quarenta e três milhões, novecentos e vinte e quatro mil, quatrocentos e oitenta e dois reais) na data base de março/2017, correspondente ao valor do somatório dos investimentos previstos no contrato, que inclui a outorga fixa mínima estimada em R\$ 462.367.014,00 (quatrocentos e sessenta e dois milhões, trezentos e sessenta e sete mil e quatorze reais). Importante destacar que a condição de plena eficácia do contrato é a entrega da rodovia em condições de operação para o Concessionário. O descumprimento, por parte do Poder Concedente, da transferência do sistema existente para o Concessionário poderá ensejar reequilíbrio contratual e até mesmo insatisfação da condição de plena eficácia do contrato ensejando a rescisão contratual e reembolso dos valores aplicados.

A geração de empregos, tanto na fase de obras quanto de operação, constitui aspecto positivo na avaliação dos impactos promovidos pelo empreendimento Rodoanel Mário Covas – Trecho Norte. Esse aspecto positivo é passível de ampliação pela potencialidade que o empreendimento apresenta na geração de empregos indiretos, tanto em atividades relacionadas à construção e à operação do próprio empreendimento quanto em atividades trazidas pelas oportunidades relacionadas a novas acessibilidades permitidas pelo empreendimento.

Diretamente, as pessoas envolvidas nas obras contribuem para a movimentação da economia, por meio de empregos formais. Além disso, ocorre a geração de emprego em sua forma indireta, já que atividades paralelas às obras são demandadas na região. Esse é o caso, por exemplo, principalmente do setor de serviços (alimentação, transporte, comunicação etc.), bem como o setor primário, por meio da produção e beneficiamento de matéria-prima como insumos utilizados nas obras.

Estima-se que no último mês a DERSA promoveu cerca de **18.500 empregos**, diretos e indiretos, em decorrência da implantação do Rodoanel. Desse total, **6.822** se refere à mão de obra direta da obra. Somam-se a esse montante, empregos gerados pelos contratos firmados com a DERSA de gerenciamento e apoio à fiscalização, e ainda das obras complementares e de remanejamento de interferências, que podem atingir números superior a **500** novos postos de trabalho. A distribuição da mão de obra por Lote da obra bruta pode ser verificada na tabela a seguir.

Consórcio / Construtora	Cons. MENDES JUNIOR - ISOLUX CORSÁN	CONSTRUTORA OAS S/A	CONSTRUTORA OAS S/A	ACCIONA INFRAESTRUTURAS S.A.	Cons. CONSTRUCAP - COPASA	ACCIONA INFRAESTRUTURAS S.A.	TOTAL
Lote	Lote 1	Lote 2	Lote 3	Lote 4	Lote 5	Lote 6	
Mão de obra contratada	145	651	904	1026	301	626	3653
Mão de obra terceirizada	1344	124	276	360	720	345	3169
<b>Total - Mão de obra DIRETA</b>	<b>1489</b>	<b>775</b>	<b>1180</b>	<b>1386</b>	<b>1021</b>	<b>971</b>	<b>6822</b>
Mão de obra INDIRETA	2531	1318	2006	2356	1736	1651	11598

mês de refer.:  
SETEMBRO/17

MARCELO

FIGUEIREDO

ADVOGADOS ASSOCIADOS

Nota-se, portanto, que as obras do Rodoanel - Trecho Norte tem apresentado um papel relevante na geração de emprego e renda, em especial para a população da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), momento em que o país sofre com uma severa crise econômica e níveis elevados de desemprego.

É nesse sentido que uma eventual paralisação da obra teria impactos sociais significativos na RMSP, especialmente para a comunidades do entorno das obras e demais trabalhadores relocados da região por força das desapropriações, uma vez que se constituem mão de obra prioritária para implantação da rodovia, conforme o Programa de Mobilização e Desmobilização de Mão-de-obra implementado pela DERSA. Esse programa visa incentivar o desenvolvimento da região e mitigar o impacto provocado pela perda de postos de trabalho resultante da relocação de atividades econômicas devido à remoção de imóveis para liberação da faixa de domínio do Trecho Norte.

Vale destacar que o impacto da paralisação de obras e consequente desmobilização inesperada da mão de obra não se restringe ao trabalhador, sendo que, em sua maioria, estende-se a toda a sua família e seus dependentes, que dependem de forma direta ou indiretamente dos frutos de seu trabalho. Esse impacto é agravado ainda mais quando a família se encontra em situação de vulnerabilidade social e não possui recursos econômicos poupados, para auxiliar em pagamentos de contas até uma eventual recolocação profissional. É difícil mensurar, sobretudo, os custos sociais e psicológicos do desemprego em massa, mas que certamente acontecerá em virtude da desmobilização da mão de obra e da falta de expectativa de retorno das obras. Assim, a ruptura não planejada no oferecimento de empregos pode comprometer a qualidade de vida dos trabalhadores e familiares, prejudicar a educação, a saúde, a cultura e o lazer.

95

Rua General Jardim, nº 770, cj. 11-C, Higienópolis – Cep 01223-010 – São Paulo/SP Tel.: (11) 3159-3511  
[www.marcelofigueiredo.adv.br](http://www.marcelofigueiredo.adv.br)

Para verificar as assinaturas, acesse [www.tcu.gov.br/autenticidade](http://www.tcu.gov.br/autenticidade), informando o código 58305347.

Neste sentido, na hipótese deste E. Tribunal de Contas acatar a medida extrema proposta pela D. Fiscalização, haverá atraso na entrega de trecho rodoviário a ser explorado, o que impactará diretamente no procedimento destinado à concessão, restando patente a constatação do *periculum in mora* reverso, o que de pronto demonstra não ser a paralisação das obras a melhor medida a ser tomada.

#### F. DA AUSÊNCIA DOS REQUISITOS NECESSÁRIOS PARA CONCESSÃO DA MEDIDA CAUTELAR PROPOSTA PELO D. RELATÓRIO DE FISCALIZAÇÃO.

Não bastasse a proposta de paralisação das obras (itens III.1, III.2 e III.3 do relatório, achados classificados como pIGP), a D. Fiscalização, ao listar as supostas irregularidades que, no seu entender estariam caracterizadas como graves com recomendação de paralisação (pIGP), recomenda “a adoção de medida cautelar, consoante o art. 276 do Regimento Interno/TCU e o art. 15 da Resolução-TCU 280/2016, determinando a suspensão de pagamentos até que o Tribunal julgue o mérito da questão ou que as partes tomem as providências corretivas, quais sejam, realizar novos cálculos do reequilíbrio econômico-financeiro nos moldes preconizados neste relatório e providenciar a revisão dos correspondentes valores aditivados e pagos. Tal providência deve ser adotada, uma vez presentes os pressupostos do *fumus boni iuris* e do *periculum in mora*”.

No entanto, a D. Fiscalização deixa de demonstrar os requisitos do *fumus boni iuris* e do *periculum in mora*, cuja presença deveria estar plenamente caracterizada, nos termos dos artigos 273 a 276 do RI/TCU.

Com efeito, para a concessão de medida cautelar proposta pela D. Fiscalização, este E. Tribunal deve se certificar da plena e total presença dos requisitos positivos do *periculum in mora* e do *fumus boni iuris*. Como é cediço, a

legislação de regência em nenhuma hipótese autoriza o excepcional deferimento da medida sem a devida comprovação de seus pressupostos vinculantes positivos. No entanto, imperioso se faz, ainda, verificar a existência do requisito negativo implícito.

Tem-se, portanto que a medida cautelar apenas tem cabimento em situações de absoluta excepcionalidade e, neste sentido, está atrelada à inequívoca presença de todos os pressupostos positivos necessários do periculum in mora e do fumus boni iuris. Indispensável, ainda, a não caracterização do denominado periculum in mora reverso.

Nota-se, aqui, a presença de uma denominada “segunda fase” no juízo de admissibilidade da excepcional medida cautelar, na medida em que inicialmente são verificadas a existência do periculum in mora e do *fumus boni iuris*. Posteriormente a imperiosa verificação destes, passa-se à minuciosa análise acerca da prevalência do denominado periculum in mora reverso que, caso existente, se caracterizará pelo grave risco de ocorrência de dano irreparável (ou de difícil reparação) como consequência direta da medida cautelar eventualmente deferida. Tal ponderação deve impreterivelmente, ser realizada no caso concreto:

*[...] considero, na verdade, que o periculum in mora existente no mandado de segurança não é uma via de mão única. O periculum in mora é uma via de dupla mão de direção. Há que se atentar que, à medida que possa existir o perigo da demora ao direito do administrado, muitas vezes pode concorrer o periculum in mora ao direito de administração. (BEZNOS, 1986, p. 117-118)*

*Na concessão de liminar, pela ampla discricão com que age, deve o juiz redobrar de cautelas sopesando maduramente a gravidade e*

*a extensão do prejuízo, alegado, que será imposto aos requeridos [...]. (ac. unân., da 1ª Câm. do TJRS, de 26.2.85, no agr. 584.044.135, rel. des. ATHOS GUSMÃO CARNEIRO; RT598/191)*

Neste sentido, a doutrina e a jurisprudência têm considerado o *periculum in mora* como o principal requisito autorizador de eventual medida cautelar:

*Indeterminado o perigo na demora não há como subsistir decisão concessiva de liminar. (ac. 3ª T/TFR – 2ª R.:A.I. 90.02.24586 – RJ (p/m), rel. des. ARNALDO LIMA, RTRF 2ª Região no 1).*

*Tendo-se como não configurado o pressuposto de existência de grave dano de incerta reparação, embora possam ser relevantes os fundamentos que dão base à ação, é de negar a medida cautelar. (ac. SP/STF, Ação Direta de Inconstitucionalidade 33-1/DF (u), rel. min. ALDIR PASSARINHO (28.2.90), 126.439, p. 86)*

Trata-se, portanto, de um dos pressupostos fundamentais para o deferimento da medida cautelar. Deve restar amplamente demonstrado o fundado receio da existência de um dano jurídico de difícil ou impossível reparação.

No entanto, em nenhum momento a D. Fiscalização se prestou a realizar tal comprovação. Pelo contrário, de forma genérica, faz a seguinte afirmação:

*O periculum in mora, por sua vez, resta evidenciado na existência de valores a serem pagos e de procedimento para o aditivo de novos valores a título de reequilíbrio econômico-financeiro. A não suspensão dos pagamentos poderá ensejar prejuízo à Dersa, como Contratante, à União, como Concedente, e ao interesse público, além de comprometer a eficácia da decisão de mérito que vier a ser proferida pelo Tribunal.*

Inicialmente, no tocante ao reequilíbrio econômico-financeiro mencionado pela D. Fiscalização, cabe destacar que o prazo de execução é um dos fatores mais relevantes que influem no preço proposto para qualquer obra pública. O fator tempo foi um dos fatores condicionantes do reequilíbrio em discussão nos presentes autos e, em caso de paralisação, certamente será objeto de nova discussão quando da retomada da obra.

No entanto, os custos diretos com material e mão-de-obra, a execução da obra depende de diversos custos indiretos que se relacionam diretamente com o tempo de duração dos trabalhos, como por exemplo, os custos relacionados à Administração de Obra, seja ela central ou local.

Surge, assim, o dever da Administração em manter hígido o equilíbrio econômico-financeiro do contrato estendido o prazo de execução por motivos alheios à contratada.

A DERSA, como já dito, tão logo tomou ciência dos apontamentos feitos pela fiscalização solicitou ao perito Mozart Bezerra da Silva que se manifeste acerca dos apontamentos feitos pela área técnica do TCU, bem como solicitou que as áreas técnicas da DERSA que se manifestaram sobre o laudo pericial, apresentem suas considerações sobre seu conteúdo.

Ocorre que ditos estudos e manifestações não puderam ser produzidos em prazo tão exíguo, razão pela qual, a DERSA solicita concessão de prazo complementar para apresentar as manifestações técnicas periciais, sendo que as considerações feitas na presente manifestação buscaram traçar um panorama geral, no sentido de afastar o *fumus boni iuris* e o *periculum in mora* apontados pela fiscalização.

Todavia, sem que as presentes manifestações representem a tratativa que se deva dar ao tema, resta necessário apontar que esta E. Corte de Contas já

reconheceu a legalidade do incremento da verba “Administração Central”, sempre de difícil e questionável apuração, quando a extensão do prazo de execução de obras decorre de fator atribuível à própria Administração Pública.

Nesse sentido, o Acórdão nº 692/2010, TC-006536/2008-3, de relatoria do Ministro Augusto Nardes, julgou legal o incremento de R\$ 4.211.121,89, a título de custo de administração central, no item referente ao atraso na emissão de ordens de serviço nas obras de desenvolvimento dos sistemas de produção de óleo e gás natural da Bacia de Santos (Pólo de Mexilhão).

Em seu voto, discordando da unidade técnica, o E. Ministro Augusto Nardes anotou:

*“(...) as constantes prorrogações da data prevista para emissão da AS-02, por força exclusiva da Petrobras (...), impossibilitaram o consórcio de refazer o seu planejamento inicial de modo a alocar a parcela da administração central, previamente vinculada à obra em questão, em outras atividades”.*

Mais recentemente, este E. Tribunal reconheceu ser devido o incremento de custos relacionados à “Administração Local” não só quando a extensão do prazo de execução de obras decorre de fator atribuível à própria Administração Pública, mas também quando decorre de fator alheio a qualquer das partes.

Nesse sentido, no Acórdão nº 3443/2012, TC- 009.038/2012-4, ao analisar pretensas irregularidades nas obras de reforma e ampliação do terminal de passageiros do pátio de aeronaves, do sistema viário e de edificações complementares do Aeroporto Internacional de Brasília/DF, empreendimento necessário à realização da Copa das Confederações de 2013 e à Copa do Mundo de 2014, o Ministro Valmir Campelo anotou com perspicácia:

*“(...) Em uma visão geral, constatada a impossibilidade de*

MARCELO

FIGUEIREDO

ADVOGADOS ASSOCIADOS

*término da obra no tempo avençado, deve-se proceder, obrigatoriamente, uma avaliação objetiva das razões do atraso. Existem, por lógica, três situações possíveis: a mora ocorreu por razões alheias a qualquer das partes; por culpa da contratada; ou por atrasos e omissões da própria administração.*

*No último caso – o da concorrência do órgão contratante –, o aditivo é devido, como também eventuais consequências pecuniárias decorrentes do atraso, como os gastos com administração do local e manutenção do canteiro. Eventual apuração de responsabilidades dos gestores é cabível, principalmente quando a dilação for consequência de negligência, imperícia ou imprudência dos gestores. Igualmente, se a dilação for advinda de fatos imprevisíveis, ou previsíveis de consequências incalculáveis, sob a luz da teoria da imprevisão, a alteração do contrato faz-se devida.*

*(...) Ademais, aquele prazo inicialmente previsto era exigência uniforme a todas as licitantes, que estimaram equipamentos e mão de obra para formarem seus preços. O relaxamento desta obrigação, portanto, é altamente anti-isonômica.*

*Nessas situações, portanto, a Administração poderia, sim, recompor o prazo; mas não sem antes aplicar as multas contratuais pelo adimplemento das obrigações avençadas. E jamais recomporia o valor do empreendimento em razão dos custos aumentados com administração e canteiro. (...)"*

Assim, alinhado rigorosamente ao posicionamento supracitado, é possível afastar, de pronto, o suposto *periculum in mora* anotado pela D. Fiscalização.

Entretanto, resta demonstrar a ausência do requisito fundamental do

101

Rua General Jardim, nº 770, cj. 11-C, Higienópolis – Cep 01223-010 – São Paulo/SP Tel.: (11) 3159-3511  
www.marcelofigueiredo.adv.br

Para verificar as assinaturas, acesse [www.tcu.gov.br/autenticidade](http://www.tcu.gov.br/autenticidade), informando o código 58305347.

*periculum in mora* no tocante aos supostos valores a serem pagos referentes aos serviços relacionados aos Matacões a céu aberto e Matacões em Túnel.

Quanto a este ponto, inicialmente é relevante destacar que a pertinência dos serviços, detalhamento da situação fática e demais aspectos técnicos relacionados serão amplamente abordados em momento oportuno.

Neste momento, cabe demonstrar apenas as medidas preventivas adotadas pela DERSA de modo a evitar os possíveis prejuízos aventados pela D. Fiscalização.

Vislumbra a D. Fiscalização uma suposta irregularidade com a criação de novos serviços relacionados à existência de matacões, uma vez que no entender desta, referidos serviços já estariam previstos na planilha contratual. Ainda, fundamenta o suposto *periculum in mora* na medida em que haveria serviços pendentes de medição o que acarretaria em novos pagamentos.

No entanto a questão se reveste de extrema complexidade e não pode ser analisada de maneira simplista. De qualquer forma impende destacar que inexistente o risco de novos pagamentos, conforma se passa a demonstrar.

Após o laudo do IPT, em julho de 2016, a DERSA notificou formalmente as contratadas, nos termos da CE EG/DIOBA 218/2016, no que em face do quanto concluído pelo IPT, a presença de matacão era previsível, e que por força desse laudo a DERSA considera que o risco da presença desse material deveria ter sido considerado pela Contratada e prevista no preço unitário ofertado na Licitação e contemplado na planilha contratual no serviço de escavação de 3ª categoria. Nesse sentido notificou que **toda quantidade medida até aquela data, seria estornada e medida no item 2.9 - Escavação e carga de material de 3ª categoria.**

As empreiteiras através de correspondências pontuaram suas

102

MARCELO

FIGUEIREDO

ADVOGADOS ASSOCIADOS

discordâncias sobre a revisão de planilha de quantidades e sobre a revisão dos critérios de medição dos itens reportados acima, e, ressaltando os termos do quanto previsto na cláusula 20.2 dos Contratos requereram a instauração da Junta de Conflitos para solução do impasse.

Nesse passo, considerando a situação de conflito instaurada, a questão do critério de preço e medição da remoção dos matacões e ou blocos de rocha encontra-se submetida a uma Junta de Resolução de Conflitos, que neste momento já se encontra instaurada, e com trabalhos em andamento.

Com tal medida, desde a manifestação técnica do IPT toda a remuneração referente à remoção de matacões em céu aberto foi imediatamente suspensa até que haja uma manifestação da Junta de Conflitos.

Outrossim, a depender do julgamento da Junta de Conflitos os valores pagos como preços provisórios deverão ser estornados. Nesse sentido a DERSA acredita que o relatório da fiscalização deste E. TCU que, inclusive, já foi encaminhado aos membros da Junta, reforçará a tese dessa Companhia, no sentido de que o serviço deve ser remunerado como material de terceira categoria, nos termos acordados na proposta comercial vencedora da licitação.

Imperioso destacar, ainda, que após o recebimento do Relatório elaborado pela D. Fiscalização, também o critério de remuneração para a execução dos serviços de escavações em túneis, pregagens e enfilagens com presença de matacões serão incluídos à análise e deliberação da Junta de Resolução de Conflitos instituída nos termos da cláusula 20.2 do contrato de empreitada (anexo).

Verifica-se, portanto, que todas as medidas preventivas visando a continuidade da obra foram adotadas pela DERSA, de modo que inexistente qualquer risco de pagamento irregular às empresas contratadas, afastando-se o

103

Rua General Jardim, nº 770, cj. 11-C, Higienópolis – Cep 01223-010 – São Paulo/SP Tel.: (11) 3159-3511  
[www.marcelofigueiredo.adv.br](http://www.marcelofigueiredo.adv.br)

Para verificar as assinaturas, acesse [www.tcu.gov.br/autenticidade](http://www.tcu.gov.br/autenticidade), informando o código 58306126.

*periculum in mora* vislumbrado pela D. Fiscalização.

Assim, conforme entendimento deste E. Tribunal, caso as providências corretivas ou acautelatórias já tenham sido tomadas, não há que se falar em paralisação da obra:

*“21. Outrossim, a paralisação de uma obra ou de um contrato deve se dar ou ante a impossibilidade de sua continuidade, por uma inviabilidade fática ou jurídica, ou em face da necessidade de adoção de providências por parte da Administração Pública, previamente a sua retomada. É o que se dá com uma obra superfaturada que, não sendo adotadas providências no sentido de readequar os preços ao mercado, deve ser paralisada até que tais providências sejam efetivadas. Mas não é o caso do Contrato 001/98. A única providência que a Administração deveria ter adotado é a adequação do contrato às determinações do Tribunal, o que já foi feito, conforme informa o Relatório de Levantamento de Auditoria efetuada na obra em 2006 (fls. 9, TC 009.256/2006-7 apenso). O que existem são restrições a serem observadas durante a execução do contrato e não condições para que o contrato seja retomado”<sup>12</sup>.*

Desta forma, se mostra evidente a ausência do aludido *periculum in mora*, na medida em que a DERSA adotou todas as medidas preventivas ao seu alcance.

Verificada a ausência do requisito positivo do *periculum in mora*, resta demonstrar a inexistência do segundo requisito, qual seja, o *fumus boni iuris*, uma vez que sua não caracterização acarreta no pronto indeferimento da medida

<sup>12</sup> Acórdão 222/2007 Plenário - Relator Ministro Aroldo Cedraz. Data da sessão 28/02/2007.

cautelar:

*“Em temas de cautelar, não demonstrada satisfatoriamente a presença do fumus boni iuris e do periculum in mora, escorreito o decisum de primeiro grau que dá pela sua improcedência”<sup>13</sup>.*

O fumus boni iuris é, em verdade, um juízo hipotético de probabilidade do direito da parte, feito em cognição sumária. Trazendo esta informação para a realidade dos autos, tratar-se-ia na plausibilidade das afirmações realizadas pela D. Fiscalização terem o condão de trazer algum prejuízo ao erário.

No entanto, não é o que se verifica no caso concreto na medida em que medidas acautelatórias e corretivas foram tomadas.

No mais, insta salientar que a D. Fiscalização, ao justificar seu achado do item III.1 como pIGP, aduz que *“os fatos narrados são relevantes em relação ao valor total contratado: em relação ao Lote 02, os serviços relativos à existência de matacões somam R\$ 52.895.936,28 (8,85% do valor do contrato antes do 3º TAM); em relação aos seis lotes, somam R\$ 131.954.610,13, ou 4,04% do valor total dos contratos antes dos aditivos que acrescentaram esses serviços”*.

No entanto, tal afirmação não se coaduna com a jurisprudência deste E. Tribunal, uma vez que, em termos percentuais, os valores não são significativos em face do valor total dos contratos:

*“14. A meu ver, os indícios de irregularidade ora incluído não se amoldam à hipótese estabelecida no inciso IV do § 1º do art. 94 da Lei n.º 12.017/2009 (LDO/2010), uma vez que os indícios, para serem considerados graves nos termos dessa lei e ensejar o bloqueio preventivo, devem ser materialmente relevantes em relação ao valor total contratado, o que, s.m.j., entendo não*

<sup>13</sup> TJMS, de 1.8.89, na apel. 263/89, rel. des. MILTON MALULEI

*ser o caso, pois, o prejuízo aventado está na ordem de 8,9% do valor total contratado*<sup>14</sup>.

Desta feita, em virtude do julgado acima colacionado, não resta presente o requisito fundamento do *fumus boni iuris*. Mesmo raciocínio se aplica para a questão do reequilíbrio econômico-financeiro, na medida em que os valores não são relevantes em **termos percentuais**.

Não se pode olvidar, ainda, o fato de que o Contrato em referência, como amplamente demonstrado, prevê instâncias eficientes e seguras para a resolução de conflitos entre a DERSA e a contratada, de modo que qualquer medida que eventualmente se mostre necessária a fim de suspender o pagamento de valores poderá ser tomada durante qualquer discussão perante a Junta de Conflitos, o que já ocorre, por exemplo, em relação ao assunto objeto do item III.1 do Relatório de Fiscalização.

Em suma, não se mostram presentes os requisitos do *fumus boni iuris* e do *periculum in mora* para a concessão da medida cautelar proposta pela D. Fiscalização do TCU.

## CONCLUSÃO

Isto posto, esperando ter afastado os requisitos previstos em lei para a concessão de pedidos cautelares, notadamente, o *periculum in mora* e o *fumus boni iuris*, requer a peticionária sejam afastadas as manifestações para a paralisação da obra, e de suspensão de repasse de recursos, **bem como requer prazo suplementar de 60 (sessenta dias)** para as manifestações técnicas sobre os demais capítulos apresentados no relatório de fiscalização, em especial os itens III.1 e III.3, vez que, em face de sua extensão, complexidade, não seria possível

<sup>14</sup> Acórdão 1979/2010 Plenário - Relator Ministro JOSÉ JORGE, Data da sessão 11/08/2010

abordá-los em tão exíguo espaço de tempo com a acuidade que demanda os princípios da ampla defesa e do contraditório.


Uma vez concedido o prazo acima requerido, com relação ao item III.2 a petionária poderá encaminhar o laudo pericial do Eng. Mozart Bezerra da Silva acerca dos argumentos apresentados pela fiscalização, ocasião em que poderá complementar os fatos e argumentos ora apresentados.

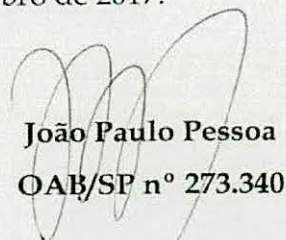
Por fim, requer que seja deferido pedido de vistas ao acórdão 2.757/2016 - Plenário, a fim de que possa exercer seu direito ao contraditório e ampla defesa, requerendo que seja a DERSA - Desenvolvimento Rodoviário S.A habilitada como interessada.

São os termos em que,

Pede e espera deferimento.

De São Paulo para Brasília-DF, 25 de outubro de 2017.

  
**Marcelo Figueiredo**  
OAB/SP nº 69.842

  
**João Paulo Pessoa**  
OAB/SP nº 273.340

**DOCUMENTOS ANEXOS:**

1. Relatório Impactos Eventual paralisação temporária - Meio Ambiente;
2. Mídia digital contendo o EIA/RIMA - Rodoanel Norte;
3. Relatório Impactos na obra propriamente dita;
4. Relatório riscos para o programa de Reassentamento e Desapropriação;
5. Estudo do custo do atraso na obra;
6. Aviso de licitação e Cronograma - Concessão de serviços de operação, manutenção e exploração do sistema rodoviário - Rodoanel Norte;
7. Termo de acordo da junta de conflito;
8. Currículo profissional indicado pela DERSA - Eng.º Lineu Azuaga Ayres da Silva;
9. Currículo profissional indicado pela OAS - Eng.º Eduardo Rottmann
10. Currículo profissional terceiro membro (Presidente) - Eng.º Enio Gazzolla da Costa.
11. CE -EG/DIOBA 218/2016;
12. Correspondência OAS DP -L2-457/2016;
13. CE-EG/DIOBA 484/2017;
14. Correspondência OAS DP-L2-676/2017;

**CE PR/PR 255/17**

Protocolo DERSA n.º 58.849/2017

São Paulo, 27 de outubro de 2017.

A Sua Senhoria o Senhor

**VALTER CASIMIRO SILVEIRA**

Diretor Geral do DNIT

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE  
BRASÍLIA/DF

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT/Sede Protocolo Geral
RECEBIM 08 NOV 2017 14:25

Secretário/Colaborador

Ref.: Ofício 7342/2017/ACE/DG/DNIT SEDE. Rodoanel – Relatório de Fiscalização  
TCU - TC 030.327/2014-6

Senhor Diretor Geral:

Cumprimentando-o, cabe informar a Vossa Senhoria que a DERSA – Desenvolvimento Rodoviário S.A apresentou junto ao Tribunal de Contas da União manifestação (documento anexo em mídia eletrônica) acerca do pedido cautelar encartado no Relatório de Fiscalização, em referência, no sentido de não estarem presentes os requisitos para sua concessão, bem como, no mérito, sustenta que os critérios técnicos que embasaram a celebração do Termo de ~~Reequilíbrio aos contratos de empreitada do Trecho Norte do Rodoanel~~ permanecem hígidos e legalmente adequados, como demonstrou na sobredita manifestação, que ora se encaminha para ciência, protocolada em 24 de outubro de 2017, com relação ao item III.2 do Relatório de Fiscalização.

Quanto aos demais itens abordados no Relatório, não seria possível que esta Companhia se manifestasse em tão exíguo espaço de tempo, tendo em vista a amplitude dos temas abordados, sua complexidade técnica, e o volume de documentos e relatórios que devem acompanhar o enfrentamento da questão. Bem por isso, sob o amparo do contraditório e da ampla defesa, a DERSA solicitou à Eminente Relatora prazo suplementar para finalizar sua defesa, que tão logo protocolada, será imediatamente encaminhada ao DNIT para ciência e acompanhamento.

Atenciosamente.

**LAURENCE CASAGRANDE LOURENÇO**

Diretor Presidente



	<b>TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO</b> <b>SEGEDAM / Sasap / Disop / Seprot</b> <b>Serviço de Protocolo e Produção</b> <b>Gráfica</b>
Serviço de Protocolo e Produção Gráfica SAFS Qd 4 Lote 1 - Anexo I - Térreo - sala 022 CEP: 70.042-900 - Brasília/DF Tel.: (61) 3316-7272 / Fax.: (61) 3316-7273 E-mail: SEPROT@tcu.gov.br	
<b>COMPROVANTE DE ENTREGA</b>	
Número do protocolo: 58.114.186-4	
Data de entrega: 18/10/17	
Hora de entrega: 17:09	
Local de entrega: Disop/Seprot	
<b>Mensagem:</b>  O remetente da documentação ora protocolada fica ciente de que os documentos em papel protocolados no TCU serão tratados como segunda via ou cópia, à exceção daqueles, cuja entrega do original seja exigida por lei. Conforme artigos 17 e 20 e Anexo III, inc. I, alínea "c" e inc. II, alínea "a", todos da Portaria-TCU 303/2016: - Compete ao Interessado a guarda, pelo prazo legal pertinente, do documento original cuja cópia ou segunda via em papel for protocolada junto ao TCU; e - Os documentos não originais serão guardados no TCU pelo prazo de dez dias, com posterior descarte.	
Operador: AMAURY APARECIDO VALADARES RAMOS	

**CE-FI/FI-132/2017**  
Prot 58995/17

São Paulo, 27 de novembro de 2.017.

Ao

**Doutor ROBERTO RAVAGNANI**

Superintendente Regional do DNIT no Estado de São Paulo.

**Ref.: Ofício 1129/2017/CE/SR-SP**

**Levantamento de auditoria nas obras de Construção do Rodoanel de São Paulo  
– Trecho Norte.**

Senhor Superintendente,

O Rodoanel Norte atualmente é a maior obra rodoviária do Brasil e, também, o maior financiamento do Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID no mundo em termos de obra rodoviária. A extensão total do traçado é de 43,9 km a partir da interseção com a Avenida Raimundo Pereira de Magalhães, no município de São Paulo, até a Interseção com a Rodovia Presidente Dutra em Arujá e 3,5 km de interligação com o Aeroporto Internacional de Guarulhos.

Por força do Relatório de Fiscalização nº 539/2016, elaborado no âmbito do Processo TC nº034.481/2016-8, em trâmite perante o Tribunal de Contas da União, sob relatoria da Exma. Ministra Ana Arraes, a Dersa recebeu o **Ofício 0507/2017 - TCU/SeinfraRodoviaAviação** para apresentar esclarecimentos acerca dos indícios de irregularidades tipificados como pIGP (proposta de indício de irregularidade grave com recomendação de paralização), quais sejam:

*“III.1 – Superfaturamento decorrente de preços excessivos frente ao mercado;*

*III.2 – Superfaturamento por pagamento indevido de despesas relativas a atraso na execução da obra; e*

*III.3 – Alteração injustificada de quantitativos”.*

*L.*

Na sequência, foi proferida decisão pela Exma. Sra. Ministra Ana Arraes no sentido de promover a oitiva da Dersa e da Construtora OAS para se manifestarem, no prazo de 5 (cinco) dias, sobre a "*presença dos pressupostos fumus boni iuris e do periculum in mora para adoção de medida cautelar de suspensão de futuros pagamentos referentes à parcela instituída no 8º TAM do Contrato 4.349/2013 e as eventuais novas parcelas referentes ao reequilíbrio econômico-financeiro decorrente de atrasos nas obras*".

A DERSA protocolou em 24/10/2017 manifestação sobre os pedidos cautelares, notadamente ante a ausência dos pressupostos do *fumus boni iuris* e do *periculum in mora* para adoção de medida cautelar de suspensão de futuros pagamentos referentes à parcela instituída no 8º TAM do contrato nº 4349/13 e eventuais novas parcelas referentes ao reequilíbrio econômico-financeiro decorrentes de atrasos nas obras.

Assim, buscando esclarecer os aspectos que concernem ao não preenchimento das medidas cautelares propostas, permitindo-se o prosseguimento das obras até sua ulterior conclusão, passemos a tratar especificamente sobre o tema.

Cumprindo inicialmente informar que diante da manifestação da DERSA, a Seinfra Rodoviária e de Aviação, alterou a classificação do item III.2 do Relatório de Fiscalização de PIGP para IGC.

Sobre os apontamentos feitos quanto ao item III.2 do Relatório de Fiscalização a DERSA entende que, uma vez concluída a instrução do processo, e, dando-se como aberta a fase de análise de mérito, restará comprovada a regularidade e estrita legalidade do reequilíbrio econômico financeiro celebrado nos contratos de obra do Rodoanel.

Ainda na mesma oportunidade, a DERSA posicionou-se no sentido de que não restam preenchidos os requisitos preconizados no artigo 121, § 1º da LDO/2017, e que o *periculum in mora* reverso, caracterizado pelo avançado estágio da obra, os danos sociais, financeiros, ambientais consolidam um cenário claro no qual a continuidade das obras é medida que se impõe.

As obras de implantação do Rodoanel Norte, superadas as dificuldades referentes às questões de desapropriação e reassentamento, que no início dificultaram seu arranque, encontram-se em pleno desenvolvimento, consoante os dados abaixo:

### Situação do empreendimento

Atividades	31 outubro, 2017	
	Previsto	Realizado
<b>1. Atividades Concorrentes</b>	99,07%	88,82%
1.1 Projeto Executivo (com ampliação FD)	94,41%	79,63%
1.2 Meio Ambiente:		
1.2.1 Licenciamento Ambiental	100,00%	93,10%
1.2.2 Programas Ambientais	100,00%	91,05%
1.3 Desapropriação	100,00%	95,72%
1.4 Reassentamento	100,00%	78,92%
1.5 Interferências	100,00%	94,51%
<b>2. Obras</b>	77,41%	75,76%
<b>TOTAL DO EMPREENDIMENTO</b>	<b>82,92%</b>	<b>79,28%</b>
(média ponderada)		

### Avanço das Obras

Lotes	Contrato	Avanço (%)	
	DERSA	Físico (out/17)	Financeiro (set/17)
Lote 1	4348/13	68,45	59,36
Lote 2	4349/13	86,13	74,77
Lote 3	4350/13	80,46	61,51
Lote 4	4351/13	83,76	65,67
Lote 5	4352/13	78,89	68,95
Lote 6	4353/13	54,82	37,64
<b>Total</b>		<b>75,76</b>	<b>61,70</b>

Neste contexto, a possibilidade de sua paralisação se mostra ainda mais nefasta, em face das consequências advindas dessa possibilidade, confrontada com um cenário de sua iminente conclusão.

**A. CONSEQUÊNCIAS NEGATIVAS AO INTERESSE PÚBLICO QUE IMPLICAM O AFASTAMENTO DO ENQUADRAMENTO DOS ACHADOS COMO IGP:**

A concepção do Rodoanel Mario Covas e como vem sendo construído, foi precedida de inúmeras propostas anteriores para viabilização de uma via perimetral que articulasse as rodovias de acesso à Região Metropolitana de São Paulo - RMSP entre si e com os principais eixos viários metropolitanos. Desenvolvido a partir de 1995, sua atual configuração incorporou, desde o início, uma preocupação com a adequada inserção urbano ambiental do empreendimento.

Nas fases iniciais de planejamento, por meio de um Termo de Cooperação Técnica assinado em 03/09/1996 entre as Secretarias Estaduais de Transportes, Transportes Metropolitanos (então responsável pelos assuntos de gestão metropolitana) e a Secretaria do Meio Ambiente, foram definidas diretrizes estratégicas para o empreendimento. Agrupadas em diretrizes rodoviárias e de transportes, diretrizes ambientais e diretrizes de desenvolvimento metropolitano, o documento resultante dos entendimentos entre as três Secretarias reconheceu o importante papel que o Rodoanel poderia desempenhar na estruturação do espaço metropolitano e a necessidade de integração de políticas e ações públicas; definiu restrições e condicionantes para o detalhamento do projeto e sua implantação em áreas urbanas e de preservação ambiental e estabeleceu a responsabilidade solidária entre os órgãos pelo desenvolvimento do projeto. Com inúmeras funções, a finalização do Trecho Norte do Rodoanel Mario Covas, proporciona ao sistema rodoviário que atravessa a Região Metropolitana de São Paulo os seguintes objetivos:

- Ordenar o tráfego de transposição da RMSP, principalmente o de carga, (caminhões), desviando-o do centro da Região Metropolitana, reduzindo os tempos de percurso entre rodovias e a solicitação dos sistemas viários locais, contribuindo para a elevação da qualidade de vida da população urbana;
- Hierarquizar e estruturar o transporte de passageiros e cargas na RMSP, servindo de alternativa para os fluxos de longa distância entre as sub-regiões da metrópole, promovendo a ligação entre os municípios da Região Metropolitana, de forma a facilitar a circulação sem necessidade de utilizar o sistema viário principal da Capital;
- Atender ao planejamento estratégico traçado pelo Plano Diretor de Desenvolvimento de Transportes - PDDT Vivo, que, juntamente com a instalação do Ferroanel e de Centros de Logística Integrados CLI, constituem os elementos centrais de uma plataforma logística metropolitana voltada para reorganizar a interface entre a RMSP e o restante do Estado e do País, e permitir a integração intermodal do transporte de cargas. Como infraestrutura de transportes, o Rodoanel tem a função de redefinir a plataforma logística rodoviária da RMSP de radial para anelar. Junto com o Ferroanel e os CLI vai também estimular a participação do modal ferroviário na matriz de transportes do Estado, passando dos 5% atuais para 31%;
- Propiciar a ligação entre as rodovias que servem a Região Metropolitana, por meio de uma via bloqueada, com acessos controlados e alto nível de serviços;
- Servir como alternativa estratégica de tráfego ao Anel Metropolitano existente; *L<sub>1</sub>*


- Constituir-se em fator de reordenação do uso do solo da Região Metropolitana e de otimização do futuro transporte regional de cargas e passageiros;
- Constituir-se em agente de integração entre as regiões metropolitana e macrometropolitana que compreende importantes cidades do Estado (Regiões Metropolitanas de São Paulo, Campinas e Baixada Santista, Região de Sorocaba, Região de São José dos Campos e Vale do Paraíba).
- Atender ao tráfego atraído ou de passagem pela Região Macrometropolitana que é realizado por meio de um complexo sistema viário formado por vias urbanas e regionais (rodovias).

Desta forma, este trecho finalizará a interligação dos trechos completando o anel rodoviário e integrando os já licenciados Trechos Oeste, Sul e Leste. O Trecho Norte, se interligará ao Trecho Oeste, em operação, na altura da Av. Raimundo Pereira Magalhães, no município de São Paulo, encontrando a Interligação com o Trecho Leste, junto à Rodovia Presidente Dutra, em Arujá. Também está em construção a Interseção do Trecho Norte com a Rodovia Fernão Dias e uma ligação de padrão rodoviário com o Aeroporto Internacional Gov. Franco Montoro, em Guarulhos. Ainda, viabilizará a integração do sistema de vias regionais, formada por rodovias estaduais e federais, interligando as seguintes rodovias:

- SP 330 - Anhanguera
- SP 348 - Bandeirantes
- SP 280 - Castelo Branco
- SP 280 - Raposo Tavares
- BR 16 - Regis Bittencourt
- SP 160 - Imigrantes
- SP 150 - Anchieta
- SP 17 - Jacu Pêssego

- SP 66 - Henrique Eroles
- SP 70 - Ayrton Senna
- BR 116 - Presidente Dutra
- SP 19 - Hélio Smidt (2018)
- SP 381 - Fernão Dias (2018)

Assim, serão desviados da malha urbana os fluxos rodoviários de carga que cruzam a região metropolitana especialmente na direção Oeste/Leste e, desta forma aliviar o eixo formado pela Marginal Tietê e pelas rodovias Presidente Dutra e Ayrton Senna, além da recuperação urbana e proteção do Parque Estadual da Cantareira (efeito barreira promovido pelo Rodoanel, especialmente na encosta sul da Cantareira). Representa também um reforço ao polo de desenvolvimento da cidade de Guarulhos, que com a finalização das obras em execução da CPTM, linha 13 - Jade que interligará São Paulo ao aeroporto e, futuramente, a interligação com a Rodovia Hélio Smidt e ao interior do sítio aeroportuário. Da mesma forma, as obras do Metrô e Trem de Alta Velocidade, ainda em estudos, viabilizarão um importante vetor de transporte intermodal, proporcionando maior permeabilidade da malha urbana, encurtando distancias e facilitando a circulação de cargas e usuários.

A rodovia apresenta uma extensão total de traçado de 43,9 km, a partir da interseção com a Avenida Raimundo Pereira de Magalhães, no município de São Paulo, até a Interseção com a Rodovia Presidente Dutra, no município de Arujá, além de duas interseções: com a Rodovia Fernão Dias (BR-381) e com a ligação ao Aeroporto Internacional Gov. Franco Montoro, em Cumbica - Guarulhos com 3,5 km. Devido às suas características de via expressa bloqueada, com pistas separadas e controle de acessos, os usuários somente poderão acessar o Rodoanel nas interseções, especialmente projetadas para este fim, integradas às rodovias troncais e ao sistema viário principal. A interligação com o aeroporto apresenta padrão rodoviário, com duas pistas por sentido, sem acesso ao viário local, e deverá atender prioritariamente ao tráfego do aeroporto. As obras foram divididas em 06 (seis) lotes, devido às características distintas de cada um: 

- - Lote 01 com extensão de 6,42 km, 2.158 metros em 2 túneis , 13 obras de arte especiais e interseção do trecho Oeste com a Av. Raimundo Pereira Magalhães;
- - Lote 02 com 4,88 km, 4 túneis totalizando 2.019 metros e 8 obras de arte especiais;
- - Lote 03 com 3,62 km, 4 túneis totalizando 5.516 metros e 2 obras de arte especiais;
- - Lote 04 com 9,1 km, 2 túneis com 440 metros, 38 obras de arte especiais e interseção com a Rodovia Fernão Dias;
- - Lote 05 com 7,95 km, 2 túneis com 1.770 metros e 13 obras de arte especiais e
- - Lote 06 com 11,96 km, 33 obras de arte especiais, ligação com o Aeroporto Internacional de Guarulhos e interseção com a Rodovia Presidente Dutra.

Assim, necessário ressaltar que qualquer atraso na execução da obra, seja por razões materiais, judiciais, técnicas ou qualquer outro motivo, além de inviabilizar o novo prazo estabelecido, aumentará sobremaneira os prejuízos para a entrega do empreendimento.

#### A.1 DO CUSTO SOCIAL

Conforme demonstrado no *Estudo de Impacto Ambiental - vol 1 - (anexo)<sup>1</sup>*, em seu item 2.4.3.2.6 - "*Quantificação de Benefícios Sócio Econômicos devidos à Inserção do Trecho Norte*", nota-se que o benefício sócio econômico gerado pela implantação do empreendimento foi calculado considerando custos operacionais de transporte (R\$/km) e custos relacionados ao tempo de viagem (R\$/hora).

Entende-se ainda, que benefício é o valor total das economias de custos operacionais de transporte e de custos relativo ao tempo de viagem, ou seja, redução na distância da viagem e/ou tempo, derivadas da implantação do trecho

<sup>1</sup> A íntegra dos estudos ambientais está disponível eletronicamente:  
<http://www.dersa.sp.gov.br/empreendimentos/rodoanel-norte/#marcos-ambientais>

norte do Rodoanel. Cabe ressaltar, que os benefícios não gerados são considerados como custo.

No quadro abaixo, elaborado em setembro de 2010, estão demonstrados os valores anuais dos benefícios decorrentes de sua implantação, com custos estimados para situações com e sem o empreendimento:

**Tabela.4.3.2.6.f**  
**Valor Presente Líquido dos Benefícios Sócio Econômicos à Taxa de Juros de 8% ao ano (milhões de reais)**

Período	Alternativa de Rede	
	Com Trecho Norte Diretriz Interna	Com Trecho Norte Diretriz Intermediária
10 anos	R\$ 2.027,97	R\$ 1.756,24
25 anos	R\$ 4.958,97	R\$ 4.078,69
35 anos	R\$ 6.348,73	R\$ 5.170,55
<b>Índices Relativos do VPL para análise comparativa</b>		
10 anos	100%	86,6%
25 anos	100%	82,2%
35 anos	100%	81,4%

Para o cálculo dos custos, ou seja, **benefícios não gerados** e que poderiam ser alcançados com a implantação do empreendimento no período de 10 anos (120 meses), a valores atualizados frente à inflação do período, tem-se:

<b>Benefício</b>	/	<b>Período (meses)</b>	×	<b>IPCA SET/2010 – SET 2017</b>
R\$ 2.027.970.000,00		120		55,9334%

$$2.027.970.000,00 * 1/120 * 1,559334 = R\$ 26.352.359,42 / mês$$

Verifica-se, portanto, o eventual enorme prejuízo decorrente da não implantação do empreendimento, trazendo transtornos à sociedade e principalmente um grande impacto financeiro negativo.

Outro aspecto que deverá ser levado em consideração, caso as atividades sejam paralisadas, é o valor para manutenção dos serviços fixos da obra, estimados em 2,5%, uma vez que mesmo o empreendimento não apresentando atividade, os custos para manutenção da infraestrutura já executada devem ser considerados, tendo em vista que a segurança deverá ser mantida em todo o empreendimento,

conservação e restauração de cercas e muros, limpeza vegetal, manutenção de contenções e drenagens provisórias, áreas assoreadas, assim como veículos para o deslocamento ao longo de todo trecho.

Tendo como base o valor contratual e o tempo de atraso, o custo mensal da manutenção da obra será de:

<b>Valor contratual atual do Rodoanel</b>	X	<b>Custos fixos</b>	X	<b>Taxa mensal (em relação ao maior período de obra)</b>	=	<b>Custo de Manutenção mensal (nov/12)</b>
R\$		2,5%		1/66		R\$ 1.569.119,27

IPCA (nov/2012 - set/2017): 36,5954%

Custo Manut Mensal (nov/12) \* 1,365954 = Custo Manut. Mensal (set/17)

Custo Manutenção Mensal (set/2017) = R\$ 2.143.345,22/mês

Por fim, dentro do contexto ambiental, impende listar alguns outros impactos inevitáveis que a eventual concessão da medida cautelar extrema irá causar:

- Risco de aceleração de processos erosivos;
- Risco à saúde pública;
- Risco à segurança das comunidades lindeiras;
- Risco de ocupação irregular da faixa de domínio e áreas remanescentes de desapropriação.

O detalhamento dos riscos acima listados está presente no estudo "impactos de Eventual Paralisação Temporária das Obras", datado de outubro de 2017 e elaborado pela Equipe do Consórcio PRIME-AMBIENTE BRASIL-JHE (anexo).

## A.2. CONCLUSÃO: DESCABIMENTO DA PARALISAÇÃO DAS OBRAS

Frente ao exposto, tem-se que o custo total gerado a cada mês de uma eventual paralisação das obras do Rodoanel Norte é a soma do custo social trazido pelo 'não benefício' do empreendimento, somado ao custo de manutenção do empreendimento parado, que em valores atualizados será:

O custo direto mensal do atraso da obra, com os valores atualizados para setembro de 2017, é:

Custo social ("não benefício")	R\$ 26.352.359,42
Custo de Manutenção	R\$ 2.143.345,22
<b>TOTAL</b>	<b>R\$ 28.495.704,64</b>

Como se vê, o atraso não impactará apenas na obra, mas desenvolverá também um custo social relacionado a questões mais complexas envolvendo a população, que deixará de obter os benefícios de viagens mais rápidas com maior economia de combustível e, a consequente queda na emissão de gases poluentes.

### **A.3. SUSPENSÃO DO FINANCIAMENTO INTERNACIONAL**

A remota hipótese de implicar na paralisação das obras de implantação do Trecho Norte do Rodoanel se mostra ainda mais perversa quando se vislumbra que a União, que, a princípio, teve sua participação fixada no equivalente a um terço do valor original do empreendimento não vem cumprindo com os repasses financeiros sob sua responsabilidade.

Apenas para se ter uma ideia, neste ano de 2017, existe uma dotação orçamentária total destinada aos repasses ao empreendimento no Orçamento Geral da União que totaliza R\$ 620.000.000,00 (seiscentos e vinte milhões de reais). Contudo, até o presente momento, o empreendimento só percebeu repasses efetivos de R\$ 87.333.333,00 (oitenta e sete milhões, trezentos e trinta e três mil, trezentos e trinta e três reais) vindos do Governo Federal.

Por outro lado, os aportes estaduais ao empreendimento somam, apenas no corrente exercício, mais de R\$ 865 milhões. Desse montante, R\$ 459.571.000,00 /

(quatrocentos e cinquenta e nove milhões, quinhentos e setenta e um mil reais) vieram do financiamento contraído junto ao Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

Esse desequilíbrio provocado por repasses federais abaixo da necessidade fazem com que os aportes totais ao empreendimento, que totalizam cerca de R\$ 6.208.795.000,00 (seis bilhões, duzentos e oito milhões, setecentos e noventa e cinco mil reais) estejam assim distribuídos:

<b>I. Governo Estadual:</b>	<b>R\$ 4.702.724.000,00</b>	<b>(75,5%)</b>
a. Financiamento BID	R\$ 2.931.725.000,00	(47,2%)
b. Tesouro Estadual	R\$ 1.770.998.000,00	(28,5%)
<b>II. Governo Federal (DNIT)</b>	<b>R\$ 1.340.038.000,00</b>	<b>(21,6%)</b>
<b>III. Aplicações Financeiras:</b>	<b>R\$ 166.033.000,00</b>	<b>( 2,7%)</b>

Como se depreende desses números, o empreendimento guarda hoje uma forte dependência econômica dos recursos providos pelo Estado de São Paulo, em especial aqueles oriundos do financiamento internacional.

Dependência essa que deverá aumentar ainda mais pois, à medida em que o Estado de São Paulo não vislumbra o integral cumprimento da contrapartida da União, o Estado mantém negociação com o BID para ampliação dos aportes do Banco em mais U\$ 226 milhões, com início dos repasses previstos para janeiro/2018.

O Contrato de Empréstimo nº 218/OC-BR<sup>2</sup> com o Banco Interamericano de Desenvolvimento impõe o cumprimento da *Política de Aquisições do BID (guidelines)*, sob pena de suspensão dos desembolsos dos valores decorrentes do empréstimo e, até mesmo, o término, vencimento antecipado ou cancelamento parcial de quantias não desembolsadas.

A **Cláusula 4.01 do Contrato de Empréstimo** (Capítulo IV - Execução do Projeto) não deixa margem a qualquer dúvida ao determinar que na Concorrência

<sup>2</sup> Disponível para consulta no sítio eletrônico do BID: <http://www.iadb.org/es/proyectos/project-information-page,1303.html?id=BR-L1296>

Pública Internacional, "as contratações das obras e serviços e as aquisições dos bens deverão ser efetuadas de acordo com as disposições da Seção II das Políticas de Aquisições."<sup>3</sup>

Caso descumprida qualquer cláusula do Contrato de Empréstimo e/ou da Política de Aquisições do BID (*guidelines*), as consequências financeiras serão desastrosas.

De acordo com **Artigo 5.01 do Anexo do Contrato** (Capítulo V - Segunda Parte - Normas Gerais)<sup>4</sup>, o Banco poderá SUSPENDER os DESEMBOLSOS se houver INADIMPLENTO de qualquer obrigação estipulada no Contrato firmado para financiamento do Projeto.<sup>5</sup>

Se não bastasse, se verificado pelo Banco que os procedimentos indicados no Contrato não foram seguidos, haverá o CANCELAMENTO da parte não desembolsada ou o VENCIMENTO ANTECIPADO do repagamento do financiamento, conforme o **Artigo 5.02 do Anexo do Contrato** (Capítulo V - Segunda Parte - Normas Gerais)<sup>6</sup>.

<sup>3</sup> "CLÁUSULA 4.01. Aquisição de bens e contratação de obras e serviços. As contratações de obras e serviços (conforme definido nas Políticas de Aquisições a seguir identificadas) e as aquisições de bens financiadas, total ou parcialmente, pelo Banco deverão ser efetuadas de acordo com as disposições estabelecidas no Documento GN-2349-9 ("Políticas para a aquisição de bens e obras financiados pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento"), de março de 2011 (doravante denominado "Políticas de Aquisições"), que o Mutuário declara conhecer, e pelas seguintes disposições desta Cláusula:

(a) Concorrência Pública Internacional: Salvo disposição em contrário no inciso (b) desta Cláusula, as contratações das obras e serviços e as aquisições dos bens deverão ser efetuadas de acordo com as disposições da Seção II das Políticas de Aquisições."

<sup>4</sup> Também disponível para consulta no sítio eletrônico do BID:

<http://www.iadb.org/es/proyectos/project-information-page.1303.html?id=BR-L1296>

<sup>5</sup> "ARTIGO 5.01. Suspensão de desembolsos. O Banco, mediante aviso escrito ao Mutuário, poderá suspender os desembolsos se ocorrer e enquanto subsistir qualquer das seguintes circunstâncias:

(...)(b) Inadimplemento, por parte do Mutuário, de qualquer outra obrigação estipulada neste Contrato ou Contratos subscritos com o Banco para financiamento do Projeto ou no(s) Contrato(s) de Derivativos subscrito(s) com o Banco."

<sup>6</sup> "ARTIGO 5.02. Término, vencimento antecipado ou cancelamento parcial de quantias não desembolsadas.(...)

(c) O Banco poderá também cancelar a parte não desembolsada ou declarar vencido antecipadamente o repagamento do Financiamento referente à aquisição de determinados bens e serviços correlatos, à contratação de obras, serviços correlatos ou serviços de consultoria, se, a qualquer momento, determinar que a mencionada aquisição ocorreu sem que tenham sido seguidos os procedimentos indicados neste Contrato."

Nesse sentido, uma paralisação nas obras traria reflexo imediato na relação com o BID, com provável suspensão de repasses e consequente estrangulamento econômico do empreendimento e reflexos sobre outras operações de crédito do Estado de São Paulo com aquela instituição bancária.

#### **A.4. RISCOS PARA O PROGRAMA DE REASSENTAMENTO, NO CASO DE PARALISAÇÃO DA OBRA:**

Para obtenção do financiamento junto ao BID o Estado de São Paulo, dentre outras obrigações, comprometeu-se em adotar os critérios estabelecidos na Política Operacional do Banco - OP 710, que tem por escopo minimizar a necessidade de deslocamento da população sob área de influência da obra, normatizando o atendimento social prestado à essas famílias.

Estão cadastradas 5.089 famílias, sendo que já foram objeto de remoção um contingente de 4338 famílias e comércios, nos municípios de São Paulo, Guarulhos e Arujá. As famílias que optaram por atendimento habitacional permanecem acompanhadas pela DERSA, até a unidade da unidade habitacional, e do término dos trabalhos de pós-ocupação.

Além da descontinuidade dessas atividades de atendimento social, um cenário de paralisação das obras poderá implicar, ainda, em novas ocupações irregulares sob faixa de domínio do empreendimento. As contratadas adotam medidas diárias para a proteção e conservação das áreas. Vale ressaltar que a área de intervenção do Rodoanel Norte é local de grande tensão social, não podendo ser desconsiderados os custos que poderão surgir caso haja necessidade de novas remoções por força de reinvasões.

#### **A.5. REFLEXOS SOBRE A GERAÇÃO DE EMPREGOS ATUAL E FUTURA**

No mais, cabe destacar que no dia 06 de outubro de 2017, a ARTESP publicou no DOE/SP, nos jornais de grande circulação nacional como Estado de São Paulo, Folha de São Paulo, Valor Econômico, e, nos jornais internacionais Le Monde, New York Times e El País o aviso de abertura da Concorrência

Internacional para a concessão dos serviços públicos de ampliação, operação, conservação, manutenção e realização dos investimentos necessários para a exploração da malha rodoviária composta pelo Sistema Rodoviário "Rodoanel Norte". A sessão pública de entrega dos envelopes acontecerá no dia 10 de janeiro de 2018, com previsão de assinatura do contrato até o dia 29 de março de 2018 com a respectiva operação do primeiro trecho da Rodovia pelo Concessionário.

O valor estimado do contrato é de R\$ 1.043.924.482,00 (um bilhão, quarenta e três milhões, novecentos e vinte e quatro mil, quatrocentos e oitenta e dois reais) na data base de março/2017, correspondente ao valor do somatório dos investimentos previstos no contrato, que inclui a outorga fixa mínima estimada em R\$ 462.367.014,00 (quatrocentos e sessenta e dois milhões, trezentos e sessenta e sete mil e quatorze reais). Importante destacar que a condição de plena eficácia do contrato é a entrega da rodovia em condições de operação para o Concessionário. O descumprimento, por parte do Poder Concedente, da transferência do sistema existente para o Concessionário poderá ensejar reequilíbrio contratual e até mesmo insatisfação da condição de plena eficácia do contrato ensejando a rescisão contratual e reembolso dos valores aplicados.

A geração de empregos, tanto na fase de obras quanto de operação, constitui aspecto positivo na avaliação dos impactos promovidos pelo empreendimento Rodoanel Mário Covas - Trecho Norte. Esse aspecto positivo é passível de ampliação pela potencialidade que o empreendimento apresenta na geração de empregos indiretos, tanto em atividades relacionadas à construção e à operação do próprio empreendimento quanto em atividades trazidas pelas oportunidades relacionadas a novas acessibilidades permitidas pelo empreendimento.

Diretamente, as pessoas envolvidas nas obras contribuem para a movimentação da economia, por meio de empregos formais. Além disso, ocorre a geração de emprego em sua forma indireta, já que atividades paralelas às obras são demandadas na região. Esse é o caso, por exemplo, principalmente do setor de serviços (alimentação, transporte, comunicação etc.), bem como o setor primário,

por meio da produção e beneficiamento de matéria-prima como insumos utilizados nas obras.

Estima-se que no último mês a DERSA promoveu cerca de 10.265 empregos, diretos e indiretos, em decorrência da implantação do Rodoanel. Desse total, 6.040 se refere à mão de obra direta da obra. Somam-se a esse montante, empregos gerados pelos contratos firmados com a DERSA de gerenciamento e apoio à fiscalização, e ainda das obras complementares e de remanejamento de interferências, que podem atingir números superior a 500 novos postos de trabalho. A distribuição da mão de obra por Lote da obra bruta pode ser verificada na tabela a seguir:

Consórcio / Construtora	Cons. MENDES JUNIOR - ISOLUX CORSÁN	CONSTRUTORA OAS S/A	CONSTRUTORA OAS S/A	ACCIONA INFRAESTRUTURA S.S.A.	Cons. CONSTRUÇÃO CAP - COPASA	ACCIONA INFRAESTRUTURA S.S.A.	TOTAL
Lote	Lote 1	Lote 2	Lote 3	Lote 4	Lote 5	Lote 6	-
Mão de obra contratada	16	644	936	1.073	298	356	3.323
Mão de obra terceirizada	780	180	111	607	767	272	2.717
<b>Total - Mão de obra DIRETA</b>	<b>796</b>	<b>824</b>	<b>1.047</b>	<b>1.680</b>	<b>1.065</b>	<b>628</b>	<b>6.040</b>
Mão de obra INDIRETA	1.353	1.400	1.779	2.856	1.810	1.067	10.265

Mês de referência  
Out/2017

Nota-se, portanto, que as obras do Rodoanel - Trecho Norte tem apresentado um papel relevante na geração de emprego e renda, em especial para a população da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), momento em que o país sofre com uma severa crise econômica e níveis elevados de desemprego.

É nesse sentido que uma eventual paralisação da obra teria impactos sociais significativos na RMSP, especialmente para as comunidades do entorno das obras e demais trabalhadores relocados da região por força das desapropriações, uma vez que se constituem mão de obra prioritária para implantação da rodovia, conforme o Programa de Mobilização e Desmobilização de Mão-de-obra implementado pela DERSA. Esse programa visa incentivar o desenvolvimento da região e mitigar o impacto provocado pela perda de postos de trabalho resultante da relocação de


atividades econômicas devido à remoção de imóveis para liberação da faixa de domínio do Trecho Norte.

Vale destacar que o impacto da paralisação de obras e consequente desmobilização inesperada da mão de obra não se restringe ao trabalhador, sendo que, em sua maioria, estende-se a toda a sua família e seus dependentes, que dependem de forma direta ou indiretamente dos frutos de seu trabalho. Esse impacto é agravado ainda mais quando a família se encontra em situação de vulnerabilidade social e não possui recursos econômicos poupados, para auxiliar em pagamentos de contas até uma eventual recolocação profissional. É difícil mensurar, sobretudo, os custos sociais e psicológicos do desemprego em massa, mas que certamente acontecerá em virtude da desmobilização da mão de obra e da falta de expectativa de retorno das obras. Assim, a ruptura não planejada no oferecimento de empregos pode comprometer a qualidade de vida dos trabalhadores e familiares, prejudicar a educação, a saúde, a cultura e o lazer.

Neste sentido, na hipótese do Egrégio Tribunal de Contas acatar a medida extrema proposta pela Douta Fiscalização, haverá atraso na entrega de trecho rodoviário a ser explorado, o que impactará diretamente no procedimento destinado à concessão, restando patente a constatação do *periculum in mora* reverso, o que de pronto demonstra não ser a paralisação das obras a melhor medida a ser tomada.

Do quanto até aqui exposto espera-se ter demonstrado que não se encontram presentes os requisitos para a concessão da liminar.

De igual sorte, cumpre assinalar que com relação aos itens III.1 e III.3 do Relatório de Fiscalização, tampouco existem os pressupostos para a classificação como IGP.

Com relação aos apontamentos feitos pela auditoria descritos no item III.1 cumpre salientar, sucintamente, que a questão da precificação para a remoção dos matacões durante a implantação do Rodoanel Norte é tema que vem sendo objeto de um longo conflito entre a DERSA e as contratadas. 

A incidência desses matacões durante a execução das obras afeta o cronograma de sua execução em razão da queda de produtividade, principalmente dos serviços de terraplanagem frente ao alongamento do prazo necessário para as devidas remoções.


Em face da drástica queda na produtividade, nos custos que envolvem a remoção destes matacões, a complexidade do tema, a questão do critério remuneratório para a execução dos serviços, toda a celeuma culminou na necessidade de instauração de uma Junta de Resolução de Conflitos para a decisão.

Vale lembrar que os contratos de empreitadas do Rodoanel Norte foram celebrados consoante as regras do agente financiador, o BID, e por isso, nos termos de sua cláusula 20.1, os mesmos contam com esse mecanismo de resolução de conflitos, em procedimento similar a uma forma arbitral de resolução de impasses surgidos entre o empreiteiro e o contratante.

Por isso, o tema referente à remoção de matacões já vem sendo objeto de análise pela Junta de Resolução de Conflitos, sendo que com relação aos matacões a céu aberto, a DERSA já suspendeu o pagamento pela execução desses serviços desde junho de 2016.

Com relação aos itens relacionados à remoção de matacões em túneis, de igual sorte, os mesmos foram encaminhados para análise e manifestação da Junta de Resolução de Conflitos, que, analisando as informações disponíveis no edital, a situação encontrada em campo, apontarão se os mesmos devem ser pagos e medidos consoante previsto inicialmente no edital, ou se era necessária a composição de preços novos para sua execução.

Todavia, é imprescindível apontar que uma vez submetida a questão à análise da Junta de Conflitos, foram suspensos todos os pagamentos referentes a estes itens, afastando qualquer perigo ou dano à administração.

Nesse sentido, considerando que todas as medições são provisórias, a decisão proferida pela Junta de Conflitos implicará na revisão dos boletins de medição sobre os seis itens de preço referente aos matacões. 

Por isso, não parece plausível que um tema altamente técnico, sobre o qual arbitrou-se apenas preços provisórios, e sobre o qual ainda pende manifestação da Junta de Conflitos seja tratado como indício de irregularidade grave, e, pior, com pedido de paralisação.

Por fim, cumpre salientar ainda, que a DERSA encaminhará ao TCU, imediatamente, todas as memórias de cálculo referentes ao contrato 4349/13, de maneira em que restará atendida a exigência feita no item b.2.2 do Relatório de 09 de novembro da Seinfra Rodovia aviação, de maneira a comprovar a regular execução da obra, e afastando qualquer dúvida sobre os quantitativos referentes ao contrato 4349/13.

Nesse sentido, a DERSA mantém-se ao dispor do DNIT para quaisquer esclarecimentos adicionais que se mostrem necessários, reiterando que serão encaminhados todos os documentos necessários para suportar a regularidade na execução do empreendimento.

Acompanha a presente manifestação os seguintes relatórios técnicos:

- a) Riscos para o Programa de reassentamento da DERSA;
- b) Riscos para o Programa de desapropriação da DERSA;
- c) Impactos ambientais de eventual paralisação;
- d) Impactos da paralisação sobre as obras;
- e) Custos da paralisação das obras do Rodoanel trecho Norte
- f) Planilha consolidada de todos os contratos vigentes para a implantação do Trecho Norte do Rodoanel.

Atenciosamente,

  
**BENJAMIM VENÂNCIO DE MELO JÚNIOR**  
Diretor Financeiro

## **Relatório Técnico**

- e) Custos da paralisação das obras do Rodoanel - Trecho Norte

**PARA: PR/DETCO****Mônica Garcia Perna Silva**

Assunto: Custo da paralisação das obras do Rodoanel trecho Norte

Ref.: Resposta ao TCU

**ESTUDO DO CUSTO DO ATRASO NA OBRA – RODOANEL NORTE**

A concepção do Rodoanel Mario Covas e como vem sendo construído, foi precedida de inúmeras propostas anteriores para viabilização de uma via perimetral que articulasse as rodovias de acesso à Região Metropolitana de São Paulo - RMSP entre si e com os principais eixos viários metropolitanos. Desenvolvido a partir de 1995, sua atual configuração incorporou, desde o início, uma preocupação com a adequada inserção urbano ambiental do empreendimento.

Nas fases iniciais de planejamento, por meio de um Termo de Cooperação Técnica assinado em 03/09/1996 entre as Secretarias Estaduais de Transportes, Transportes Metropolitanos (então responsável pelos assuntos de gestão metropolitana) e a Secretaria do Meio Ambiente, foram definidas diretrizes estratégicas para o empreendimento. Agrupadas em diretrizes rodoviárias e de transportes, diretrizes ambientais e diretrizes de desenvolvimento metropolitano, o documento resultante dos entendimentos entre as três Secretarias reconheceu o importante papel que o Rodoanel poderia desempenhar na estruturação do espaço metropolitano e a necessidade de integração de políticas e ações públicas; definiu restrições e condicionantes para o detalhamento do projeto e sua implantação em áreas urbanas e de preservação ambiental e estabeleceu a responsabilidade solidária entre os órgãos pelo desenvolvimento do projeto. Com inúmeras funções, a finalização do Trecho Norte do Rodoanel Mario Covas, proporciona ao sistema rodoviário que atravessa a Região Metropolitana de São Paulo os seguintes objetivos:

- ordenar o tráfego de transposição da RMSP, principalmente o de carga, (caminhões), desviando-o do centro da Região Metropolitana, reduzindo os tempos de percurso entre rodovias e a solicitação dos sistemas viários locais, contribuindo para a elevação da qualidade de vida da população urbana;
- hierarquizar e estruturar o transporte de passageiros e cargas na RMSP, servindo de alternativa para os fluxos de longa distância entre as sub-regiões da metrópole, promovendo a ligação entre os municípios da Região Metropolitana, de forma a facilitar a circulação sem necessidade de utilizar o sistema viário principal da Capital;
- atender ao planejamento estratégico traçado pelo Plano Diretor de desenvolvimento de Transportes – PDDT Vivo, que, juntamente com a instalação do Ferroanel e de Centros de Logística Integrados CLI, constituem os elementos centrais de uma plataforma logística metropolitana voltada para reorganizar a interface entre a RMSP e o restante do Estado e do País, e permitir a integração intermodal do transporte de cargas. Como infraestrutura de transportes, o Rodoanel tem a função de redefinir a plataforma logística rodoviária da RMSP de radial para anelar. Junto com o Ferroanel e os CLI vai também estimular a participação do modal ferroviário na matriz de transportes do Estado, passando dos 5% atuais para 31%;
- propiciar a ligação entre as rodovias que servem a Região Metropolitana, por meio de uma via bloqueada, com acessos controlados e alto nível de serviços;
- servir como alternativa estratégica de tráfego ao Anel Metropolitano existente;
- constituir-se em fator de reordenação do uso do solo da Região Metropolitana e de otimização do futuro transporte regional de cargas e passageiros;
- constituir-se em agente de integração entre as regiões metropolitana e macrometropolitana que compreende importantes cidades do Estado (Regiões Metropolitanas de São Paulo, Campinas e Baixada Santista, Região de Sorocaba, Região de São José dos Campos e Vale do Paraíba).
- atender ao tráfego atraído ou de passagem pela Região Macrometropolitana é realizado por meio de um complexo sistema viário formado por vias urbanas e regionais (rodovias).

Desta forma, este trecho, finalizará a interligação dos trechos completando o anel rodoviário e integrando os já licenciados Trechos Oeste, Sul e Leste. O Trecho Norte, se interligará ao Trecho Oeste, em operação, na altura da Av. Raimundo Pereira Magalhães, no município de São Paulo, encontrando a Interligação com o Trecho Leste, junto a Rodovia Presidente Dutra, em Arujá. Também está em construção a Interseção do Trecho Norte com a Rodovia Fernão Dias e uma ligação de padrão rodoviário com o Aeroporto Internacional Gov. Franco Montoro, em Guarulhos. Também viabilizará a integração do sistema de vias regionais, formada por rodovias estaduais e federais, interligando as seguintes rodovias:

- SP 330 - Anhanguera
- SP 348 – Bandeirantes
- SP 280 – Castelo Branco
- SP 280 - Raposo Tavares
- BR 16 – Regis Bittencourt
- SP 160 - Imigrantes
- SP 150 – Anchieta
- SP 17 – Jacu Pêssego
- SP 66 - Henrique Eroles
- SP 70 – Ayrton Senna
- BR 116 – Presidente Dutra
- SP 19 – Hélio Smidt (2018)
- SP 381 - Fernão Fernão Dias (2018)

O Trecho Norte foi projetado com o mesmo padrão rodoviário dos demais trechos já finalizados, portanto, será uma rodovia Classe 0, com duas pistas, com três ou quatro faixas de rolamento e velocidade de projeto de 100 km/h, todos os cruzamentos com viário local serão exclusivamente em desnível, através de obras de arte especiais (viadutos) e, controle total de acessos, que serão bloqueado ao viário local.

Assim, deverá desviar da malha urbana os fluxos rodoviários de carga que cruzam a região metropolitana especialmente na direção Oeste/Leste e, desta forma aliviar o eixo formado pela Marginal Tietê e pelas rodovias Presidente Dutra e Ayrton Senna, além da recuperação urbana e proteção do Parque Estadual da Cantareira (efeito barreira promovido pelo Rodoanel, especialmente na encosta sul da Cantareira). Representa também um reforço ao pólo de desenvolvimento da cidade de Guarulhos, que com a finalização das obras em execução da CPTM, linha 13 – Jade que interligará São Paulo ao aeroporto e, futuramente, a interligação com a Rodovia Hélio Smidt e ao interior do sítio aeroportuário, assim como as obras do Metrô e TAV, ainda em estudos, viabilizará um importante vetor de transporte intermodal, proporcionando maior permeabilidade da malha urbana, encurtando distâncias e facilitando a circulação de cargas e usuários.

A rodovia apresenta uma extensão total de traçado de 43,9 km, a partir da interseção com a Avenida Raimundo Pereira de Magalhães, no município de São Paulo, até a Interseção com a Rodovia Presidente Dutra, no município de Arujá, além de duas interseções: com a Rodovia Fernão Dias (BR-381) e com a ligação ao Aeroporto Internacional Gov. Franco Montoro, em Cumbica – Guarulhos com 3,5 km. Devido às suas características de via expressa bloqueada, com pistas separadas e controle de acessos, os usuários somente poderão acessar o Rodoanel nas interseções, especialmente projetadas para este fim, integradas às rodovias troncais e ao sistema viário principal. A interligação com o aeroporto apresenta padrão rodoviário, com duas pistas por sentido, sem acesso ao viário local, e deverá atender prioritariamente ao tráfego do aeroporto. As obras foram divididas em 06 (seis) lotes, devido às características distintas de cada um:

- - Lote 01 com extensão de 6,42 km, 2.158 metros em 2 túneis , 13 obras de arte especiais e interseção do trecho Oeste com a Av. Raimundo Pereira Magalhães;
- - Lote 02 com 4,88 km, 4 túneis totalizando 2.019 metros e 8 obras de arte especiais;
- - Lote 03 com 3,62 km, 4 tuneis totalizando 5.516 metros e 2 obras de arte especiais;
- - Lote 04 com 9,1 km, 2 túneis com 440 metros, 38 obras de arte especiais e interseção com a Rodovia Fernão Dias;

- - Lote 05 com 7,95 km, 2 túneis com 1.770 metros e 13 obras de arte especiais e
- - Lote 06 com 11,96 km, 33 obras de arte especiais, ligação com o Aeroporto Internacional de Guarulhos e interseção com a Rodovia Presidente Dutra.

A construção do Rodoanel Norte foi iniciada em fevereiro de 2013 com término, inicialmente, previsto para fevereiro de 2016. Atualmente o empreendimento apresenta 77,58% de avanço de suas atividades executadas, teve seu prazo de entrega modificado para março de 2018 para os Lotes 1, 2, 3 e 4 até o início da OAE 467, e agosto de 2018 para o restante dos lotes. Este novos prazos fixados após intenso período de análise e replanejamento, não foram estabelecidos apenas tendo em vista a execução das obras de construção, mas também da análise dos pleitos de reequilíbrio econômico-financeiros reivindicados pelas construtoras, fundamentados em atrasos provocados, muitas vezes, por questões externas à DERSA e alheias à própria obra, como demora nas liberações das áreas, onde prazos e decisões jurídicas encontra-se fora de sua atuação e controle.

Não obstante aos novos prazos fixados, cabe ressaltar que qualquer atraso na execução da obra, seja por razões materiais, judiciais, técnicas ou qualquer outro motivo além de inviabilizar o novo prazo estabelecido, aumentará sobremaneira os prejuízos para a entrega do empreendimento. Segue abaixo, mensurados e demonstrados os prejuízos sob 3 aspectos.

1. Custo Social
- 2.

Conforme demonstrado no Estudo de Impacto Ambiental – vol 1, em seu item 2.4.3.2.6 - "Quantificação de Benefícios Sócio Econômicos devidos à Inserção do Trecho Norte", vê-se que o benefício sócio econômico gerado pela implantação do empreendimento foi calculado considerando custos operacionais de transporte (R\$/ km) e custos relacionados ao tempo de viagem (R\$/hora).

Entende-se ainda, que benefício é o valor total das economias de custos operacionais de transporte e de custos relativo ao tempo de viagem, ou seja, redução na distância da viagem

e/ou tempo, derivadas da implantação do trecho norte do Rodoanel. Cabe ressaltar, que os benefícios não gerados são considerados custo.

No quadro abaixo, elaborado em setembro de 2010, estão demonstrados os valores anuais dos benefícios decorrentes de sua implantação, com custos estimados para situações com e sem o empreendimento.

**Tabela.4.3.2.6.f**  
**Valor Presente Líquido dos Benefícios Sócio Econômicos à Taxa de Juros de 8% ao ano (milhões de reais)**

Período	Alternativa de Rede	
	Com Trecho Norte Diretriz Interna	Com Trecho Norte Diretriz Intermediária
10 anos	R\$ 2.027.97	R\$ 1.756.24
25 anos	R\$ 4.958.97	R\$ 4.078.68
35 anos	R\$ 6.348.73	R\$ 5.170.55
Índices Relativos do VPL para análise comparativa		
10 anos	100%	86,6%
25 anos	100%	82,2%
35 anos	100%	81,4%

Para o cálculo dos custos, ou seja, benefícios não gerados, que poderiam ser alcançados com a implantação do empreendimento, no período de 10 anos (120 meses), com taxa de juros indicada, têm-se:

Benefício	Período (meses)	Taxa de juros/ano (%)	Prazo (2010/2018)
R\$ 2.027.970.000,00 /	120	8	8

$$2.027.970.000,00 * 1/120 * 1,08^8 = R\$ 31.279.747,27 / mês$$

### 3. Custo do reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos

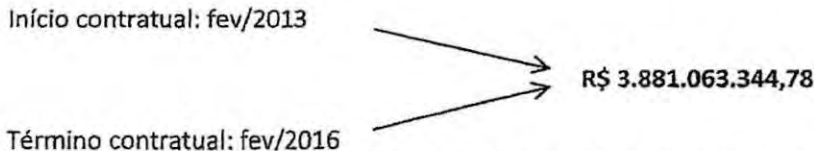
As alterações nas medições decorrentes do atraso nas obras do empreendimento deverão originar um reequilíbrio das contas, tendo em vista que a previsão de recursos financeiros

aplicados à obra não se configuram mais os mesmos, uma vez que o cronograma já não corresponde ao estipulado contratualmente.

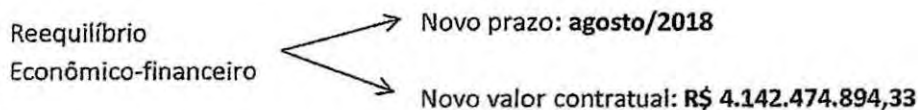
Com a prorrogação do prazo de obra de 36 para 66 meses, o valor contratual teve que ser reajustado para viabilizar a execução da obra nos 30 meses excedentes, corrigindo os valores iniciais dos contratos para execução da obra de R\$ 3.881.063.344,78, fixados em novembro de 2012, para R\$ 4.142.474.894,33.

A revisão dos valores contratuais foi elaborada atendendo aos critérios estabelecidos pelo Tribunal de Contas da União – TCU e fundamentada por minucioso parecer técnico que definiu as referências para o acordo administrativo, mantendo as condições originais do contrato firmado entre o Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID e o Estado de São Paulo.

Situação inicial dos contratos:



Prazo e custo após reequilíbrio:



Portanto, para cálculo do custo mensal pelo atraso, caso os trabalhos de construção do empreendimento não sejam concluídos em agosto/2018, tem-se que:

Diferença do Valor Contratual: R\$ R\$ 261.411.549,55 (data base nov/ 12)

Prazo Contratual: 30 meses, a partir de fev/2016

Valor mensal devido ao atraso na entrega da obra: R\$ 8.713.718,31 /mês (data base nov/ 12)

#### 4. Custo da manutenção

Outro aspecto que deverá ser levado em consideração, caso as atividades sejam paralisadas, é o valor para manutenção dos serviços fixos da obra, estimados em 2,5%, uma vez que mesmo o empreendimento não apresentando atividade, os custos para manutenção da infraestrutura já executada devem ser considerados, uma vez que a segurança deverá ser mantida em todo o empreendimento, além de canteiro, conservação e restauração de cercas e muros, limpeza vegetal, manutenção de contenções e drenagens provisórias, áreas assoreadas, assim como veículos para o deslocamento ao longo de todo trecho.

Tendo como base o valor contratual e o tempo de atraso, o custo mensal da manutenção da obra será de:

#### Conclusão

Frente ao exposto, tem-se que o custo direto do atraso na entrega da obra do Rodoanel Norte é a soma do custo do reequilíbrio econômico-financeiro e do custo de manutenção.

O custo direto mensal do atraso da obra, com os valores atualizados para out/17\*, é:

Custo reequilíbrio econômico-financeiro  
Custo de Manutenção

R\$ 12.465.845,41  
R\$ 2.244.782,02



**COMUNICAÇÃO  
INTERNA**

Nº EG/DIPLA	EMISSÃO 10/10/2017
	FOLHA 9 DE 9

**TOTAL**

**R\$ 14.710.627,43**

\*Índice para atualização 1,4306

O atraso não impactará apenas na obra, mas desenvolverá também um custo social relacionado a questões mais complexas envolvendo a população, que deixará de obter os benefícios de viagens mais rápidas com maior economia de combustível e, a consequente queda na emissão de gases poluentes.

O custo social mensal pelo atraso na entrega da obra é:


**Custo Social**

**R\$ 31.279.747,27**

**Custo Total mensal estimado pelo atraso na obra:**

**R\$ 45.990.374,70/mês**

Atenciosamente

  
**João Carlos de Lima Pereira**  
Gerente da Divisão de Planejamento  
EG/DIPLA

## **Relatório Técnico**

- f) Planilha consolidada de todos os contratos vigentes para a implantação do Trecho Norte do Rodoanel

**RODOANEL - TRECHO NORTE**

CTT	Ano	Diretoria	Situação	Empresa	Objeto	Cód.	Início	Término	Valor Atual
Classificação: PROJETO BÁSICO/EXECUTIVO - Cod. 4.1									
4062	2010	Engenharia	Encerrado	CONSÓRCIO CONSULTOR ENGEVIX-PLANSERVI RODOANEL NORTE	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE TÉCNICOS ESPECIALIZADOS PARA ELABORAÇÃO DE ESTUDOS DE TRAÇADO, SELEÇÃO DE ALTERNATIVA, OTIMIZAÇÃO DA ALTERNATIVA SELECIONADA, ELEMENTOS PARA LICITAÇÃO DAS OBRAS DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MARIO COVAS, DA AVENIDA RAJMUNDO PEREIRA DE MAGALHÃES (INCLUSIVE INTERSEÇÃO) ATÉ RODOVIA PRESIDENTE DUTRA, INCLUINDO A RODOVIA DE ACESSO AO AEROPORTO INTERNACIONAL DE GUARULHOS.	4.1	24/06/10	24/07/11	37.086.254,14
4124	2011	Engenharia	Rescindido	IPT-INSTITUTO DE PESQUISAS TECNOLÓGICAS DO ESTADO DE SP	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE APOIO TECNOLÓGICO AO ESTUDO DE ALTERNATIVAS DE TRAÇADO E À OTIMIZAÇÃO DE TRAÇADO DA ALTERNATIVA SELECIONADA PARA O TRECHO NORTE DO RODOANEL MARIO COVAS INCLUSIVE DURANTE O PROCESSO DE ELABORAÇÃO DE DOCUMENTOS PARA A LICITAÇÃO, OBTENÇÃO DAS LICENÇAS AMBIENTAIS E DETALHAMENTO EXECUTIVO DOS TÚNEIS	4.1	01/04/11	01/04/12	1.576.351,50
4198	2012	Engenharia	Encerrado	BASE AEROFOTOGRAMETRIA E PROJETOS S/A	EXECUÇÃO DE REGISTRO FOTOGRÁFICO AÉREO DIGITAL PARA EFEITO DE MEDIDAS CAUTELARES, NA ESCALA DE 1:3.000, E COORDENADAS DE CENTRO DE FOTO DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MARIO COVAS, LOCALIZADO NA REGIÃO NORTE DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, E NOS MUNICÍPIOS DE GUARULHOS E ARUJÁ, COM ÁREA APROXIMADA DE 25,5 KM2, PARA FINS JURÍDICOS DE REGISTRO DE CONDIÇÕES EXISTENTES NO ATO DO DECRETO DE UTILIDADE PÚBLICA (DUP).	4.1	02/04/12	14/09/12	139.165,00
4267	2012	Engenharia	Vigente	CONSÓRCIO CONSULTOR ENGEVIX-PRON RODOANEL NORTE-SUBTRECHO11	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS DE CONSULTORIA PARA O DESENVOLVIMENTO DO DETALHAMENTO EXECUTIVO DO PROJETO DE ENGENHARIA E APOIO E ACOMPANHAMENTO TÉCNICO DAS OBRAS (ATO) DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MARIO COVAS-SUBTRECHO 11.	4.1	13/08/12	25/03/18	24.532.263,12
4268	2012	Engenharia	Vigente	CONSÓRCIO MAUBERTEC - SETEPLA	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS DE CONSULTORIA PARA O DESENVOLVIMENTO DO DETALHAMENTO EXECUTIVO DO PROJETO DE ENGENHARIA E APOIO E ACOMPANHAMENTO TÉCNICO DAS OBRAS (ATO) DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MARIO COVAS - SUBTRECHO 13.	4.1	13/08/12	25/03/18	14.561.635,85
4269	2012	Engenharia	Vigente	CONSÓRCIO PLANSERVI TYPISA - ENGECORPS / TRECHO 14	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS DE CONSULTORIA PARA O DESENVOLVIMENTO DO DETALHAMENTO EXECUTIVO DO PROJETO DE ENGENHARIA E APOIO E ACOMPANHAMENTO TÉCNICO DAS OBRAS (ATO) DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MARIO COVAS-SUBTRECHO 14.	4.1	13/08/12	25/03/18	34.293.975,32
4270	2012	Engenharia	Vigente	CONSÓRCIO PLANSERVI TYPISA - ENGECORPS / TRECHO 15	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS DE CONSULTORIA PARA O DESENVOLVIMENTO DO DETALHAMENTO EXECUTIVO DO PROJETO DE ENGENHARIA E APOIO E ACOMPANHAMENTO TÉCNICO DAS OBRAS (ATO) DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MARIO COVAS-SUBTRECHO 15.	4.1	13/08/12	25/03/18	24.628.389,75
4295	2012	Engenharia	Vigente	CONSÓRCIO CONSULTOR ENGEVIX-PRON RODOANEL NORTE-SUBTRECHO12	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS DE CONSULTORIA PARA O DESENVOLVIMENTO DO DETALHAMENTO EXECUTIVO DO PROJETO DE ENGENHARIA E APOIO E ACOMPANHAMENTO TÉCNICO DAS OBRAS (ATO) DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MARIO COVAS - SUBTRECHO 12.	4.1	22/10/12	25/03/18	22.491.185,92
4299	2012	Engenharia	Encerrado	IPT-INSTITUTO DE PESQUISAS TECNOLÓGICAS DO ESTADO DE SP	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS DE CONSULTORIA NAS ÁREAS DE GEOLOGIA E GEOTECNIA; APOIO TECNOLÓGICO NA ANÁLISE DE DESENHOS E DOCUMENTOS DO DETALHAMENTO EXECUTIVO DO PROJETO DE ENGENHARIA E NAS SOLUÇÕES PARA O ATENDIMENTO ÀS EXIGÊNCIAS DA SECRETARIA DO MEIO AMBIENTE, PARA A OBTENÇÃO DA LICENÇA DE INSTALAÇÃO - LI DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MARIO COVAS.	4.1	22/10/12	22/10/16	2.906.918,00
4312	2012	Engenharia	Vigente	CONSÓRCIO ELO NORTE (Vetec e Egis)	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS DE CONSULTORIA PARA O DESENVOLVIMENTO DO DETALHAMENTO EXECUTIVO DO PROJETO DE ENGENHARIA E APOIO E ACOMPANHAMENTO TÉCNICO DAS OBRAS (ATO) DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MARIO COVAS - SUBTRECHO 16.	4.1	13/11/12	25/08/18	27.401.693,71
<b>SUB-TOTAL</b>									<b>189.617.832,31</b>

**RODOANEL - TRECHO NORTE**

CTT	Ano	Diretoria	Situação	Empresa	Objeto	Cód.	Início	Termino	Valor Atual
<b>Classificação: ESTUDOS AMBIENTAIS - Cód. 4.2</b>									
3934	2009	Engenharia	Encerrado	CONSORCIO JGP/PRIME	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS ESPECIALIZADOS DE CONSULTORIA PARA DESENVOLVIMENTO DE TRABALHOS TÉCNICOS DE ELABORAÇÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RELATÓRIO DE IMPACTO AO MEIO AMBIENTE (EIA-RIMA) E PROJETO BÁSICO AMBIENTAL (PBA) PARA O LICENCIAMENTO DAS OBRAS DO TRECHO NORTE DO RODOANEL.	4.2	21/07/09	21/01/12	3.286.740,48
4378	2013	Engenharia	Vigente	FUNDAÇÃO SISTEMA ESTADUAL DE ANÁLISE DE DADOS - SEADE	ELABORAÇÃO E EXECUÇÃO DO PROJETO DE MONITORAMENTO DA TENDÊNCIA DEMOGRÁFICA NA ÁREA DE INFLUÊNCIA DIRETA E INDIRETA DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MÁRIO COVAS.	4.2	02/05/13	22/04/18	1.408.781,40
4379	2013	Engenharia	Vigente	EMPLASA - EMPRESA PAULISTA DE PLANEJAMENTO METROPOLITANO	ELABORAÇÃO E EXECUÇÃO DE PROJETO DE MONITORAMENTO DA DINÂMICA DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO, NA ÁREA DE INFLUÊNCIA DIRETA E INDIRETA DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MARIO COVAS.	4.2	02/05/13	22/04/18	1.911.744,62
<b>SUB-TOTAL</b>									<b>6.607.266,50</b>

<b>Classificação: 4.3 - GERENCIAMENTO DO EMPREENDIMENTO/ CONSULTORIA</b>									
4107	2010	Engenharia	Encerrado	CONSORCIO COBRAPE APPE	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE CONSULTORIA ESPECIALIZADA PARA PREPARAÇÃO E DETALHAMENTO DE PROJETO ECONÔMICO PARA OBTENÇÃO DE FINANCIAMENTO JUNTO AO BID - BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO, PARA O RODOANEL MARIO COVAS - TRECHO NORTE	4.3	04/03/11	04/09/12	4.498.730,28
4218	2012	Financeira	Vigente	CONSORCIO COBRAPE APPE - GERENC. GERAL RODOANEL TRECHO NORTE	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE CONSULTORIA ESPECIALIZADA PARA APOIO À UCP - UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROJETO, NO GERENCIAMENTO GERAL DA IMPLANTAÇÃO DO EMPREENDIMENTO RODOANEL MARIO COVAS - TRECHO NORTE, INCLUINDO ESCOPO DEFINIDO NO TERMO DE REFERÊNCIA.	4.3	19/03/12	19/03/19	47.854.473,07
4232	2012	Jurídica	Encerrado	CONSORCIO TCRE CONTÉCNICA	PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE ENGENHARIA CONSULTIVA PARA CADASTRAMENTO E APOIO TÉCNICO NOS PROCEDIMENTOS DE DESAPROPRIAÇÃO DOS IMÓVEIS ENLOBADOS PELA FAIXA DE DOMÍNIO NECESSÁRIA PARA A IMPLANTAÇÃO DO RODOANEL MARIO COVAS - TRECHO NORTE.	4.3	14/05/12	14/01/15	19.246.776,09
4249	2012	Engenharia	Vigente	CONSORCIO PRIME AMBIENTE BRASIL - JHE	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS DE CONSULTORIA ESPECIALIZADA PARA APOIO À COORDENAÇÃO DAS AÇÕES AMBIENTAIS NA IMPLANTAÇÃO DO EMPREENDIMENTO RODOANEL MARIO COVAS - TRECHO NORTE.	4.3	21/06/12	22/04/19	30.781.667,38
4277	2012	Engenharia	Vigente	CONSORCIO RODOANEL NORTE EBEI - INECO	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE CONSULTORIA ESPECIALIZADA DE ENGENHARIA PARA O APOIO À COORDENAÇÃO DA EXECUÇÃO DO EMPREENDIMENTO, NA IMPLANTAÇÃO DO RODOANEL MARIO COVAS - TRECHO NORTE.	4.3	08/08/12	08/04/19	56.222.614,01
4310	2012	Jurídica	Vigente	CTAGEO ENGENHARIA GEOPROCESSAMENTO LTDA.	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS DE ENGENHARIA DE AVALIAÇÕES E PERÍCIAS PARA ELABORAÇÃO DE LAUDOS INDIVIDUAIS DE AVALIAÇÃO DOS IMÓVEIS QUE SERÃO DESAPROPRIADOS, ENLOBADOS PELA FAIXA DE DOMÍNIO NECESSÁRIA PARA A IMPLANTAÇÃO DO RODOANEL MÁRIO COVAS - TRECHO NORTE.	4.3	01/11/12	22/10/17	5.293.000,00
4342	2013	Presidencia	Vigente	LOUDON BLOMQUIST AUDITORES INDEPENDENTES	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS DE AUDITORIA EXTERNA PARA A ENTIDADE E PARA O EMPREENDIMENTO RODOANEL MARIO COVAS TRECHO NORTE.	4.3	21/01/13	21/01/18	1.534.209,09
<b>SUB-TOTAL</b>									<b>165.431.469,92</b>

**RODOANEL - TRECHO NORTE**

CTT	Ano	Diretoria	Situação	Empresa	Objeto	Cód.	Início	Término	Valor Atual
<b>Classificação: 4.4 - SUPERVISÃO DE OBRA E CONTROLE TECNOLÓGICO</b>									
4358	2013	Engenharia	Vigente	EQUIPE UMAH-URBANISMO MEIO AMBIENTE E HABITAÇÃO S/S LTDA.	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS DE SUPERVISÃO, MONITORAMENTO E ACOMPANHAMENTO AMBIENTAL DAS OBRAS DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MÁRIO COVAS - LOTE 6.	4.4	12/03/13	22/11/18	6.405.620,76
4359	2013	Engenharia	Vigente	SISTRAN ENGENHARIA LTDA	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS DE SUPERVISÃO, MONITORAMENTO E ACOMPANHAMENTO AMBIENTAL DAS OBRAS DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MÁRIO COVAS - LOTE 5	4.4	12/03/13	22/06/18	6.921.488,21
4362	2013	Engenharia	Vigente	CONSÓRCIO HAGAPLAN ETEL	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS DE SUPERVISÃO, MONITORAMENTO E ACOMPANHAMENTO AMBIENTAL DAS OBRAS DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MÁRIO COVAS - LOTE 3.	4.4	01/04/13	22/06/18	4.693.394,89
4364	2013	Engenharia	Vigente	CONSÓRCIO AMBIENTAL NORTE (Lenc P. Tran)	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS DE SUPERVISÃO, MONITORAMENTO E ACOMPANHAMENTO AMBIENTAL DAS OBRAS DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MÁRIO COVAS - LOTE 4.	4.4	21/03/13	22/06/18	6.624.692,56
4365	2013	Engenharia	Vigente	CONSÓRCIO PLANAL EPT-ASTEC	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS DE ENGENHARIA PARA APOIO À FISCALIZAÇÃO, SUPERVISÃO E ACOMPANHAMENTO DAS OBRAS DE CONSTRUÇÃO DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MÁRIO COVAS - LOTE 1	4.4	22/03/13	22/06/18	32.752.643,64
4366	2013	Engenharia	Vigente	CONSÓRCIO (Sondotécnica/Enclbra/Arg eplan)	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS DE ENGENHARIA PARA APOIO À FISCALIZAÇÃO, SUPERVISÃO E ACOMPANHAMENTO DAS OBRAS DE CONSTRUÇÃO DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MÁRIO COVAS - LOTE 2.	4.4	12/03/13	12/02/18	32.665.264,74
4367	2013	Engenharia	Vigente	CONSÓRCIO (Concremat/Bureal/Sistema Pri)	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS DE ENGENHARIA PARA APOIO À FISCALIZAÇÃO, SUPERVISÃO E ACOMPANHAMENTO DAS OBRAS DE CONSTRUÇÃO DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MÁRIO COVAS - LOTE 3.	4.4	12/03/13	12/07/18	34.102.255,25
4368	2013	Engenharia	Vigente	CONSÓRCIO BAUER - LBR - CONTÉCNICA FALCÃO	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS DE ENGENHARIA PARA APOIO À FISCALIZAÇÃO, SUPERVISÃO E ACOMPANHAMENTO DAS OBRAS DE CONSTRUÇÃO DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MÁRIO COVAS - LOTE 4.	4.4	12/03/13	12/07/18	32.967.328,05
4369	2013	Engenharia	Vigente	CONSÓRCIO MAUBERTEC ALPHAGEOS	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS DE ENGENHARIA PARA APOIO À FISCALIZAÇÃO, SUPERVISÃO E ACOMPANHAMENTO DAS OBRAS DE CONSTRUÇÃO DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MÁRIO COVAS - LOTE 5.	4.4	12/03/13	12/07/18	33.054.848,83
4370	2013	Engenharia	Vigente	JGP CONSULTORIA PARTICIPAÇÕES LTDA.	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS DE SUPERVISÃO, MONITORAMENTO E ACOMPANHAMENTO AMBIENTAL DAS OBRAS DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MÁRIO COVAS - LOTE 1	4.4	12/03/13	22/06/18	4.484.091,14
4371	2013	Engenharia	Vigente	CONSÓRCIO GEOTEC CONAM	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS DE SUPERVISÃO, MONITORAMENTO E ACOMPANHAMENTO AMBIENTAL DAS OBRAS DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MÁRIO COVAS - LOTE 2.	4.4	12/03/13	22/01/18	4.162.742,21
4386	2013	Engenharia	Encerrado	IPT-INSTITUTO DE PESQUISAS TECNOLÓGICAS DO ESTADO DE SP	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE AVALIAÇÃO DAS ATUAIS CONDIÇÕES ESTRUTURAIS DE UNIDADES HABITACIONAIS, VIRTUALMENTE SUJEITAS A INFLUÊNCIAS DAS OBRAS DE CONSTRUÇÃO DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MÁRIO COVAS.	4.4	22/04/13	22/01/15	1.785.000,00
4395	2013	Engenharia	Vigente	CONSÓRCIO GERIBELLO-GEOSONDA-URBANIZA	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS DE ENGENHARIA PARA APOIO À FISCALIZAÇÃO, SUPERVISÃO E ACOMPANHAMENTO DAS OBRAS DE CONSTRUÇÃO DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MÁRIO COVAS - LOTE 6	4.4	21/03/13	21/11/18	31.415.680,38
<b>SUB-TOTAL</b>									<b>232.035.050,66</b>
<b>Classificação: Cód. 4.5 - DESAPROPRIAÇÃO</b>									
4564	2017	Engenharia	Vigente	COMPANHIA PAULISTA DE OBRAS E SERVIÇOS - CPOS	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE ENGENHARIA CONSULTIVA PARA CADASTRAMENTO E APOIO TÉCNICO AO PROGRAMA DE GERENCIAMENTO DE DESAPROPRIAÇÕES	4.5	25/04/17	25/04/18	3.732.028,10
<b>SUB-TOTAL</b>									<b>3.732.028,10</b>

## RODOANEL - TRECHO NORTE

CTT	Ano	Diretoria	Situação	Empresa	Objeto	Cód.	Início	Término	Valor Atual
<b>Classificação: Cód. 4.6 - REASSENTAMENTO</b>									
4250	2012	Engenharia	Rescindido	IEIME BRASIL ENGENHARIA CONSTRUTIVA	SERVIÇOS TÉCNICOS DE CONSULTORIA ESPECIALIZADA PARA APOIO À COORDENAÇÃO DAS AÇÕES SOCIAIS NA IMPLANTAÇÃO DO EMPREENDIMENTO RODOANEL MARIO COVAS - TRECHO NORTE - LOTE 2	4.6	02/07/12	02/07/15	9.762.165,09
4260	2012	Engenharia	Rescindido	CONSÓRCIO DIAGONAL-NÚCLEO	SERVIÇOS TÉCNICOS DE CONSULTORIA ESPECIALIZADA PARA APOIO À COORDENAÇÃO DAS AÇÕES SOCIAIS NA IMPLANTAÇÃO DO EMPREENDIMENTO RODOANEL MARIO COVAS - TRECHO NORTE - LOTE 1	4.6	02/07/12	02/07/15	14.752.691,20
4500	2014	Engenharia	Processo de Encerramento	DIAGONAL EMPREENDIMENTOS E GESTÃO DE NEGÓCIOS LTDA	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS DE CONSULTORIA ESPECIALIZADA PARA APOIO À COORDENAÇÃO DAS AÇÕES SOCIAIS E REMOÇÃO DE FAMÍLIAS, NA IMPLANTAÇÃO DO EMPREENDIMENTO RODOANEL MARIO COVAS - TRECHO NORTE - LOTE 1, INCLUINDO ESCOPO DEFINIDO NO TERMO DE REFERÊNCIA.	4.6	05/08/14	05/02/17	20.998.821,06
4501	2014	Engenharia	Rescindido	IEIME BRASIL ENGENHARIA CONSULTIVA LTDA	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS DE CONSULTORIA ESPECIALIZADA PARA APOIO À COORDENAÇÃO DAS AÇÕES SOCIAIS E REMOÇÃO DE FAMÍLIAS, NA IMPLANTAÇÃO DO EMPREENDIMENTO RODOANEL MARIO COVAS - TRECHO NORTE - LOTE 2, INCLUINDO ESCOPO DEFINIDO NO TERMO DE REFERÊNCIA.	4.6	05/08/14	05/11/15	7.281.503,72
9181	2011	Engenharia	Convênio	CDHU DESENVOLVIMENTO HABITACIONAL E URBANO DE SÃO PAULO	CONJUGAÇÃO DE ESFORÇOS ENTRE A CDHU E DERSA COM VISTAS A VIABILIZAR O PROGRAMA DE REASSENTAMENTO ESPECÍFICO, VOLTADO À REALOCAÇÃO DOS MORADORES DE ASSENTAMENTOS HABITACIONAIS IREGULARES LOCALIZADOS NAS ÁREAS ATINGIDAS PELAS OBRAS DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MÁRIO COVAS, DESENVOLVIDO PELA DERSA.	4.6	09/06/11	09/06/15	73.000.000,00
209	2017	Engenharia	Convênio	CPOS - COMPANHIA PAULISTA DE OBRAS E SERVIÇOS	CONJUGAÇÃO DE ESFORÇOS ENTRE A DERSA E A CPOS COM VISTAS AO APOIO ÀS AÇÕES SOCIAIS DE REMOÇÃO, DE TRANSIÇÃO, DO REASSENTAMENTO E DE PÓS OCUPAÇÃO DAS FAMÍLIAS VULNERÁVEIS ABRANGIDAS PELAS OBRAS DO EMPREENDIMENTO RODOANEL MARIO COVAS - TRECHO NORTE, EXECUTADA PELA DERSA.	4.6	30/06/17	30/05/17	9.573.063,18
<b>SUB-TOTAL</b>									<b>135.368.244,25</b>
<b>Classificação: Cód. 4.7 - INTERFERÊNCIA</b>									
4444	2013	Engenharia	Rescindido	BUGATTI BRASIL VÁLVULAS LTDA	AQUISIÇÃO DE 4 (QUATRO) VÁLVULAS, SENDO 2 DE 600MM E 2 DE 900MM, PARA O REMANEJAMENTO DE REDE ADUTORA DA SABESP - LOTE 1 DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MARIO COVAS.	4.7	07/10/13	07/02/2015	253.000,00
4462	2013	Engenharia	Encerrado	CATIOCA CONSTRUTORA E COM. DE MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO LTDA.	EXECUÇÃO DE OBRAS E SERVIÇOS COMPLEMENTARES DO TRECHO NORTE DO RODOANEL COMPREENDENDO A CONSTRUÇÃO DE NOVA UNIDADE DA ESCOLA MUNICIPAL NAZIRA ABBUD ZANARDI EM GUARULHOS.	4.7	11/02/14	28/02/2015	6.099.244,48
4463	2013	Engenharia	Encerrado	TECLA CONSTRUÇÕES LTDA.	EXECUÇÃO DE OBRAS E SERVIÇOS COMPLEMENTARES DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MARIO COVAS COMPREENDENDO O REMANEJAMENTO DE REDE (METÁLICA E ÓPTICA) DE TELEFONIA NO LOTE 1.	4.7	24/11/14	24/05/2015	1.529.403,62
4465	2013	Engenharia	Encerrado	FURNAS CENTRAIS ELÉTRICAS S/A	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS COMPLEMENTARES DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MÁRIO COVAS COMPREENDENDO A CONSULTORIA ESPECIALIZADA DE APOIO AO GERENCIAMENTO A ACOMPANHAMENTO TÉCNICO PARA ALTEAMENTO DE TRÊS LINHAS DE ALTA TENSÃO DO SISTEMA DE FURNAS - LOTE 4.	4.7	01/04/14	01/01/2015	355.688,74
4472	2014	Engenharia	Processo de Encerramento	MPO MONTAGENS, PROJETOS & OBRAS LTDA	EXECUÇÃO DE OBRAS E SERVIÇOS COMPLEMENTARES DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MARIO COVAS COMPREENDENDO O ALTEAMENTO DAS TORRES DAS LINHAS DE TRANSMISSÃO ELÉTRICA DE 345 KV DE FURNAS NO LOTE 4.	4.7	20/01/14	20/12/14	3.406.339,28
4492	2014	Engenharia	Rescindido	INTEGRA - CONSTRUÇÕES E SERVIÇOS EMPRESARIAIS LTDA - EPP.	EXECUÇÃO DE OBRAS E SERVIÇOS COMPLEMENTARES DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MARIO COVAS COMPREENDENDO O REMANEJAMENTO DE REDE DE 900MM E IMPLANTAÇÃO DE ADUTORA DE 1.050MM DA SABESP - LOTE 1.	4.7	02/03/15	02/05/16	3.620.518,46
4577	2015	Engenharia	Processo de Encerramento	GOIANIA MAUA CONSTRUTORA LTDA	EXECUÇÃO DE OBRAS E SERVIÇOS DE REMANEJAMENTO DE INTERFERÊNCIA DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MARIO COVAS DE ADUTORAS DA SABESP DE DIÂMETRO DE 150MM/F" E DE DIÂMETRO DE 300MM/F", AMBAS NA AVENIDA CORONEL SEZEFREDO FAGUNDES - LOTE 04.	4.7	04/07/16	04/07/17	899.948,29

**RODOANEL - TRECHO NORTE**

CTT	Ano	Diretoria	Situação	Empresa	Objeto	Cód.	Início	Término	Valor Atual
4578	2015	Engenharia	Encerrado	TECH BUILDER ENGENHARIA LTDA.	EXECUÇÃO DE OBRAS E SERVIÇOS COMPLEMENTARES DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MARIO COVAS, COMPREENDENDO O REMANEJAMENTO DE INTERFERÊNCIA DE CABOS DE FIBRA ÓPTICA COM A RODOVIA FERNÃO DIAS - BR 381 NO LOTE 4. ESCOPO: OBRAS E SERVIÇOS DE REMANEJAMENTO DE INFRAESTRUTURA ÓTICA NA BR 381, RODOVIA SOB JURISDIÇÃO DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT) E OPERADA PELA CONCESSIONÁRIA AUTOPISTA FERNÃO DIAS (APFD).	4.7	01/02/16	01/08/16	1.109.962,99
4594	2016	Engenharia	Encerrado	SADEL INDÚSTRIA METALURGICA LTDA.	AQUISIÇÃO DE MATERIAIS ADICIONAIS UTILIZADOS NO ALTEAMENTO DAS TORRES DAS LINHAS DE TRANSMISSÃO ELÉTRICA DE 345 KV DE FURNAS NO LOTE 04 DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MARIO COVAS. ESCOPO: FORNECIMENTO DE MATERIAIS ADICIONAIS UTILIZADOS NO ALTEAMENTO DAS TORRES DAS LINHAS DE TRANSMISSÃO ELÉTRICA DE 345 KV DE FURNAS CAMPINAS-GUARULHOS, VÃO ENTRE AS TORRES NOS. 220 E 221, GUARULHOS-POÇOS DE CALDAS CIRCUITO 1, VÃO ENTRE AS TORRES NOS. 429 E 430 E GUARULHOS-POÇOS DE CALDAS CIRCUITO 2, VÃO ENTRE AS TORRES NOS. 429 E 430, LOCALIZADAS NO BAIRRO DE PERUS NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO.	4.7	18/04/16	31/07/16	61.299,98
4652	2017	Engenharia	Vigente	ELMO ELETRO MONTAGENS LTDA.	CONTRATAÇÃO DE OBRAS E SERVIÇOS COMPLEMENTARES DE REMANEJAMENTO DE 01 (UMA) ADUTORA DE FERRO FUNDIDO DO SAAE DE DIÂMETRO DE 400MM/FF" NA AVENIDA BENJAMIN HUNNICUTT - LOTE 04. ESCOPO: EXECUÇÃO DE OBRAS E SERVIÇOS PARA O REMANEJAMENTO DE ADUTORA EM FERRO FUNDIDO COM DIÂMETRO DE 400 MILÍMETROS EXISTENTE NA AVENIDA BENJAMIN HUNNICUTT PARA POSSIBILITAR A EXECUÇÃO DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO EMPREENDIMENTO RODOANEL TRECHO NORTE. O CRUZAMENTO DESTA AVENIDA COM O RODOANEL NORTE SERÁ RELOCADA ATRAVÉS DE VIADUTO (OAE 422) JUNTAMENTE COM A ADUTORA COM NICHOS PREVIAMENTE PROJETADO.	4.7	13/03/17	13/12/17	940.018,60
4663	2017	Engenharia	Vigente	ELMO ELETRO MONTAGENS LTDA.	CONTRATAÇÃO DE OBRAS E SERVIÇOS DE REMANEJAMENTO DE INTERFERÊNCIA DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MARIO COVAS DE DUAS ADUTORAS DO SAAE, AMBAS DE DIÂMETRO DE 400MM/FF", UMA NO ACESSO AO AEROPORTO E OUTRA NA ESTRADA GUARULHOS NAZARÉ - LOTE 06.	4.7	10/07/17	10/01/18	1.639.339,80
<b>SUB-TOTAL</b>									<b>19.914.764,24</b>



### RODOANEL - TRECHO NORTE

CTT	Ano	Diretoria	Situação	Empresa	Objeto	Cód.	Início	Término	Valor Atual
Classificação: Cód. 4.8. - PLANO DE COMUNICAÇÃO									
3852	2008	Presidencia	Rescindido	LUA PROPAGANDA S.A.	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE COMUNICAÇÃO, DIVULGAÇÃO, PUBLICIDADE E MARKETING, PARA A DERSA DESENVOLVIMENTO RODOVIÁRIO S/A: CONTA N.º 1 - RODOANEL: PUBLICIDADE LEGAL, INSTITUCIONAL, DE UTILIDADE PÚBLICA, DOCUMENTAÇÃO, MODERNIZAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO, PROJETOS DE MOBILIZAÇÃO SOCIAL, EDUCAÇÃO, MEIO AMBIENTE E DIVULGAÇÃO DE AÇÕES E PROJETOS ESPECIAIS DE INTERESSE PÚBLICO, INFORMAÇÕES E SERVIÇOS À COMUNIDADE, COMUNICAÇÃO RELEVANTE E DEFESA DA CIDADANIA. AS AÇÕES A SEREM DESENVOLVIDAS ATENDERÃO, FUNDAMENTALMENTE, A TODAS AS EXIGÊNCIAS E CONDICIONANTES FIXADAS NA EMISSÃO DAS LICENÇAS AMBIENTAIS DO EMPREENDIMENTO E DAQUELAS DE COMUNICAÇÃO SOCIAL E EDUCAÇÃO AMBIENTAL CONSTANTES DO PBA - PLANO BÁSICO AMBIENTAL.	4.8	17/11/08	17/11/14	76.000.000,00
4094	2010	Engenharia	Encerrado	INSTITUTO COMMUNITA DE COMUNICAÇÃO SOCIAL LTDA	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS EM COMUNICAÇÃO E RELACIONAMENTO COM AS COMUNIDADES ENVOLVIDAS E PÚBLICOS INTERESSADOS (STAKEHOLDERS), PARA AS AUDIÊNCIAS PÚBLICAS DO PROCESSO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL DO RODOANEL - TRECHO NORTE.	4.8	08/11/10	08/02/11	130.000,00
4125	2011	Presidencia	Processo de Encerramento	IMESP - IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO DE SÃO PAULO	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE PUBLICIDADE LEGAL, DE TODOS OS ATOS DE INTERESSE DA DERSA, PELO SISTEMA "ON LINE", NOS RESPECTIVOS CADERNOS DO DIÁRIO OFICIAL DO ESTADO DE SÃO PAULO.	4.8	16/05/11	16/05/15	2.160.000,00
4466	2013	Presidencia	Encerrado	GIBBOR BRASIL PUBLICIDADE E PROPAGANDA LTDA - EPP	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE PUBLICAÇÃO DE ATOS LEGAIS E ESTATUTÁRIOS DA DERSA - DESENVOLVIMENTO RODOVIÁRIO S/A.	4.8	23/01/14	23/01/15	135.000,00
4484	2014	Presidencia	Vigente	MEGAHUB MARKETING DIGITAL LTDA - EPP	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE ACESSORIA DE IMPRENSA E COMUNICAÇÃO PARA A DERSA, POR MEIO DE DIAGNÓSTICO DAS ATIVIDADES E OBJETIVOS DOS PROGRAMAS, AÇÕES E SERVIÇOS EM ANDAMENTO.	4.8	04/04/14	04/01/18	5.735.070,00
4493	2014	Presidencia	Vigente	ADAG COMUNICAÇÃO LTDA e LUA PROPAGANDA S.A	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE PUBLICIDADE, COMPREENDENDO O CONJUNTO DE ATIVIDADES REALIZADAS INTEGRADAMENTE QUE TENHAM POR OBJETIVO O ESTUDO, O PLANEJAMENTO, A CONCEITUAÇÃO, A CONCEPÇÃO, A CRIAÇÃO, A EXECUÇÃO INTERNA, A INTERMEDIÇÃO E A SUPERVISÃO DA EXECUÇÃO EXTERNA E A DISTRIBUIÇÃO DE PUBLICIDADE AOS VEÍCULOS E DEMAIS MEIOS DE DIVULGAÇÃO, COM O INTUITO DE ATENDER AO DIREITO À INFORMAÇÃO, DE DIFUNDIR IDEIAS, PRINCÍPIOS, INICIATIVAS OU INSTITUIÇÕES OU DE INFORMAR O PÚBLICO EM GERAL.	4.8	01/07/14	01/01/18	15.367.298,78
4539	2015	Presidencia	Vigente	IMESP - IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO DE SÃO PAULO	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE PUBLICIDADE LEGAL DE TODOS OS ATOS DE INTERESSE DA DERSA, PELO SISTEMA "ON LINE", NOS RESPECTIVOS CADERNOS DO DIÁRIO OFICIAL DO ESTADO DE SÃO PAULO.	4.8	18/05/15	18/05/19	1.680.160,50
SUB-TOTAL									101.207.529,28
Classificação: Cód. 4.9. OUTRAS DESPESAS									
4031	2010	Financeira	Encerrado	HELMARTE TÁXI AÉREO LTDA	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE LOCAÇÃO DE AERONAVES EXECUTIVAS (HELICÓPTERO), MONOTURBINA, CATEGORIA: TRANSPORTE, COM PILOTO, COM CAPACIDADE MÍNIMA PARA OS PASSAGEIROS E 1 (UM) TRIPULANTE, PARA LOCOMOÇÃO DE TÉCNICOS DA DERSA NO MONITORAMENTO DAS OBRAS DE SUA INCUMBÊNCIA.	4.9	30/04/10	30/04/15	1.672.638,61
4210	2012	Financeira	Encerrado	CRYSTAL VIAGENS TURISMO E EVENTOS LTDA - ME	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE EMISSÃO DE BILHETES DE PASSAGENS AÉREAS DESTINADAS A VIAGENS NACIONAIS E INTERNACIONAIS, COMPREENDENDO A RESERVA, EMISSÃO, MARCAÇÃO, REMARCAÇÃO, ENDOSSO E ENTREGA FÍSICA OU ELETRÔNICA.	4.9	23/03/12	23/03/14	360.000,00
4254	2012	Presidencia	Encerrado	CAST INFORMÁTICA S/A	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS ESPECIALIZADOS EM PROCESSOS E ATIVIDADES DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO, DESTINADO A ATENDER A ESTRUTURA TECNOLÓGICA UTILIZADA PELA DERSA.	4.9	05/07/12	05/07/15	3.402.462,96
4281	2012	Financeira	Rescindido	PORTO SEGURO PROTEÇÃO E MONITORAMENTO LTDA.	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE RASTREAMENTO DOS VEÍCULOS À DISPOSIÇÃO DA ADMINISTRAÇÃO, NUM TOTAL DE 80 (OITENTA) VEÍCULOS.	4.9	03/09/12	03/09/17	248.541,09

**RODOANEL - TRECHO NORTE**

CTT	Ano	Diretoria	Situação	Empresa	Objeto	Cód.	Início	Termo	Valor Atual
4289	2012	Financeira	Encerrado	TRIVALE ADMINISTRAÇÃO LTDA	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE GERENCIAMENTO DO ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEIS DE VEÍCULOS, POR MEIO DA IMPLANTAÇÃO E OPERAÇÃO DE UM SISTEMA INFORMATIZADO E INTEGRADO COM UTILIZAÇÃO DE CARTÃO DE PAGAMENTO MAGNÉTICO OU MICRO PROCESSADO.	4.9	01/11/12	01/08/16	3.325.678,70
4334	2013	Financeira	Rescindido	NOVA MASTER ALUGUEL DE VEÍCULOS LTDA	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE MEDIANTE LOCAÇÃO DE VEÍCULOS/UTILITÁRIOS EM CARÁTER NÃO EVENTUAL, COM QUILOMETRAGEM LIVRE, OBJETIVANDO O DESLOCAMENTO PARA APOIO DAS ATIVIDADES TÉCNICO-ADMINISTRATIVAS, PARA UM TOTAL DE 62 (SESSENTA E DOIS) VEÍCULOS	4.9	18/03/13	18/09/15	2.247.111,95
4354	2013	Jurídica	Vigente	MARCELO TOSTES ADVOGADOS ASSOCIADOS	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS PROFISSIONAIS DE ADVOCACIA DE NATUREZA TRABALHISTA, NO ÂMBITO INDIVIDUAL E COLETIVO, NAS ÁREAS CONTENCIOSA E CONSULTIVA.	4.9	20/02/13	20/10/17	2.106.720,00
4390	2013	Presidencia	Encerrado	INVESTIPLAN COMPUTADORES E SISTEMAS DE REFRIGERAÇÃO LTDA	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE LOCAÇÃO DE 30 WORKSTATIONS, 200 DESKTOPS, 20 NOTEBOOKS, 10 ULTRABOOKS E 230 NO-BREAKS NOVOS E SEM USO ANTERIOR, INCLUINDO SOFTWARES, SERVIÇOS DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA E GARANTIA, PARA ATENDER OS DEPARTAMENTOS DA DERSA.	4.9	02/04/13	02/04/16	1.858.652,71
4437	2013	Jurídica	Vigente	MILARÉ ADVOGADOS	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE PATROCÍNIO DA DEFESA DOS INTERESSES DA DERSA, NO AUTO DE INFRAÇÃO Nº 059511 E RESPECTIVO EMBARGO DE OBRA; AUTO DE INFRAÇÃO Nº 059511 E RESPECTIVO EMBARGO DA OBRA; AUTO DE INFRAÇÃO Nº 071892 E RESPECTIVO AUTO DE MULTA; E AUTO DE INFRAÇÃO Nº 071894 E RESPECTIVO AUTO DE MULTA, TODOS LAVRADOS PELA SECRETARIA DO VERDE E DO MEIO AMBIENTE DE SÃO PAULO CONTRA A DERSA, ALÉM DA TOMADA DE MEDIDA JUDICIAL CABÍVEL A FIM DE REVOGAR O EMBARGO DE OBRA QUE ATUALMENTE PARALISA PARTE DAS OBRAS DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MARIO COVAS	4.9	02/09/13	até o trânsito em julgado	172.000,00
4473	2014	Presidencia	Encerrado	ALLEN RIO SERV. E COMÉRCIO DE PRODUTOS DE INFORMÁTICA LTDA.	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS PARA FORNECIMENTO DE LICENÇAS DE USO DE PROGRAMAS DE COMPUTADOR DA PLATAFORMA MICROSOFT PARA ATENDER AS TRAVESSIAS LITORÂNEAS E OUTROS CENTROS DE RESULTADOS DA DERSA.	4.9	31/01/14	31/01/17	916.000,00
4479	2014	Financeira	Vigente	MARFLY VIAGENS E TURISMO LTDA. - EPP	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE AGENCIAMENTO SISTEMATIZADO DE VIAGENS CORPORATIVAS, EM OBSERVÂNCIA À POLÍTICA DE VIAGENS FIXADA NA RESOLUÇÃO SGP - 10, DE 02/04/2013, DE ACORDO COM O DETERMINADO NO DECRETO ESTADUAL Nº 53.546, DE 13/10/2008, PARA A EMISSÃO ESTIMADA DE 100 (CEM) PASSAGENS AÉREAS NACIONAIS E 16 (DEZESSEIS) INTERNACIONAIS, NAS CLASSES ECONÔMICA OU EXECUTIVA, DESTINADAS A ATENDER A DERSA - DESENVOLVIMENTO RODOVIÁRIO S/A, DE ACORDO COM AS CONDIÇÕES E ESPECIFICAÇÕES DO MEMORIAL DESCRITIVO, QUE INTEGRA O EDITAL DO PREGÃO ELETRÔNICO SGP Nº 001/2013, DA PROPOSTA DA CONTRATADA, DA ARP E DEMAIS DOCUMENTOS CONSTANTES DO PROCESSO SGP 134.182/2012.	4.9	02/04/14	02/04/18	360.000,00
4534	2015	Financeira	Vigente	GUIA VEÍCULOS LTDA.	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE MEDIANTE LOCAÇÃO DE VEÍCULOS/UTILITÁRIOS EM CARÁTER NÃO EVENTUAL, COM QUILOMETRAGEM LIVRE, OBJETIVANDO O DESLOCAMENTO PARA APOIO DAS ATIVIDADES TÉCNICO-ADMINISTRATIVAS, PARA UM TOTAL DE 53 (CINQUENTA E TRÊS) VEÍCULOS.	4.9	20/01/15	18/03/18	2.114.746,22
4547	2015	Engenharia	Vigente	IPT-INSTITUTO DE PESQUISAS TECNOLÓGICAS DO ESTADO DE SP	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS DE ENGENHARIA PARA A AVALIAÇÃO TÉCNICA DAS CAUSAS DO ACIDENTE OCORRIDO NO TÚNEL S01 / PISTA INTERNA - EMBOQUE OESTE DO RODOANEL MÁRIO COVAS - TRECHO NORTE - SUBTRECHO 15.	4.9	01/07/15	22/04/17	3.615.170,00
4586	2016	Engenharia	Encerrado	MOZART BEZERRA DA SILVA - ME.	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS PARA ANÁLISE DOS PLEITOS DE REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DOS CONTRATOS DE OBRAS DOS SEIS LOTES DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MARIO COVAS.	4.9	01/02/16	01/05/16	120.000,00
4589	2016	Engenharia	Processo de Encerramento	IPT-INSTITUTO DE PESQUISAS TECNOLÓGICAS DO ESTADO DE SP	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS PARA LEVANTAMENTO PRÉVIO DAS ATUAIS CONDIÇÕES ESTRUTURAIS DE UNIDADES HABITACIONAIS DE MÉDIO À ALTO PORTE EM ÁREAS SOB INFLUÊNCIA DAS OBRAS DE CONSTRUÇÃO DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MARIO COVAS.	4.9	14/03/16	14/03/17	1.024.450,96
SUB-TOTAL									23.544.173,20

**RODOANEL - TRECHO NORTE**

CTT	Ano	Diretoria	Situação	Empresa	Objeto	Cód.	Início	Termino	Valor Atual
<b>Classificação: 4.10 - OBRAS COMPLEMENTARES</b>									
<b>Classificação: 4.11 - OBRAS AMBIENTAIS</b>									
4245	2012	Engenharia	Cancelado	USP - UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS VISANDO A EXECUÇÃO DO PROGRAMA DE PROSPECÇÃO, REGATE ARQUEOLÓGICO E PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO ARQUEOLÓGICO, HISTÓRICO E CULTURAL NO TRECHO NORTE DO RODOANEL MARIO COVAS.	4.11	SEM NOTA DE SERVIÇO	SEM NOTA DE SERVIÇO	1.462.933,12
4255	2012	Engenharia	Encerrado	CONSÓRCIO GEOTEC - VET-SISTEM	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS PARA EXECUÇÃO DO PROGRAMA DE RESGATE E AFUGENTAMENTO PRÉVIO DA FAUNA SILVESTRE E PROGRAMAS DE MONITORAMENTO DA FAUNA NO TRECHO NORTE DO RODOANEL MARIO COVAS.	4.11	13/08/12	13/08/15	2.751.337,60
4261	2012	Engenharia	Encerrado	IBT - INSTITUTO DE BOTÂNICA DA SECRET. EST. DO MEIO AMBIENTE	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS E DE APOIO ESPECIALIZADA PARA ORIENTAÇÃO E AUXÍLIO NA EXECUÇÃO DOS PROGRAMAS DE GERENCIAMENTO DE PLANTIOS COMPENSATÓRIOS, DE CONSERVAÇÃO, MONITORAMENTO E RESGATE DA FLORA E MONITORAMENTO FLORESTAL EM ÁREAS ADJACENTES E NAS ÁREAS DE INFLUÊNCIA DIRETA E INDIRETA DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MARIO COVAS, COMO PARTE DAS MEDIDAS MITIGATÓRIAS PARA INSTALAÇÃO DO EMPREENDIMENTO	4.11	10/08/12	10/08/16	2.869.890,00
4313	2012	Engenharia	Encerrado	AR PROJETO AMBIENTAL LTDA - EPP	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS PARA EXECUÇÃO DO PROGRAMA DE SUPERVISÃO E MONITORAMENTO AMBIENTAL SUBPROGRAMA DE QUALIDADE DE ÁGUA PARA A CONSTRUÇÃO DO RODOANEL MARIO COVAS - TRECHO NORTE.	4.11	27/11/12	27/11/15	1.011.999,96
4363	2013	Engenharia	Encerrado	CONSÓRCIO CONAM-LBR	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS PARA CONTINUIDADE DOS PROCEDIMENTOS RELATIVOS AO GERENCIAMENTO DE ÁREAS CONTAMINADAS LOCALIZADAS AO LONGO DA FAIXA DE DOMÍNIO PREVISTA PARA IMPLANTAÇÃO DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MARIO COVAS	4.11	11/03/13	11/01/16	1.054.098,92
<b>SUB-TOTAL</b>									<b>9.150.259,60</b>
<b>Classificação: 4.12 - OBRAS BRUTAS</b>									
4348	2013	Engenharia	Vigente	CONSÓRCIO MENDES JUNIOR - ISOLUX CORSAN	EXECUÇÃO DE OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MARIO COVAS - LOTE I.	4.12	25/02/13	25/03/18	785.376.139,44
4349	2013	Engenharia	Vigente	CONSTRUTORA OAS S/A.	EXECUÇÃO DE OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MARIO COVAS - LOTE II.	4.12	25/02/13	25/03/18	739.046.866,98
4350	2013	Engenharia	Vigente	CONSTRUTORA OAS S/A.	EXECUÇÃO DE OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MARIO COVAS - LOTE III.	4.12	25/02/13	25/03/18	721.063.088,46
4351	2013	Engenharia	Vigente	ACCIONA CONSTRUCCIÓN S.A.	EXECUÇÃO DE OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MARIO COVAS - LOTE IV.	4.12	25/02/13	25/03/18	822.330.041,02
4352	2013	Engenharia	Vigente	CONSÓRCIO CONSTRUCAP COPASA (RODOANEL NORTE)	EXECUÇÃO DE OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MARIO COVAS - LOTE V.	4.12	25/02/13	25/03/18	744.852.949,31
4353	2013	Engenharia	Vigente	ACCIONA CONSTRUCCIÓN S.A.	EXECUÇÃO DE OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO TRECHO NORTE DO RODOANEL MARIO COVAS - LOTE VI.	4.12	25/02/13	25/08/18	679.843.393,82
<b>SUB-TOTAL</b>									<b>4.492.512.479,03</b>
<b>TOTAL</b>									<b>5.375.389.068,99</b>

AD/DECTR

24/11/2017

DNIT\_NOVEMBRO\_Posição Contratual\_Norte

8 de 8