

Diretoria Geral

Ofício nº 2362 /2012/DNIT

Brasília, 21 de novembro de 2012.

A Sua Excelência o Senhor  
**Dep. Fed. Mauro Lopes (PMDB/MG)**  
D.D. Coordenador do COI/CMO.

**Assunto: Informações sobre providências adotadas pelo DNIT para as obras e serviços com indícios de irregularidades graves.**

Senhor Deputado,

1. Em complemento às informações já apresentadas por esta autarquia, em atendimento à solicitação contida no Ofício OF.COI nº. 01/2012 da Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização do Congresso Nacional sobre irregularidades e determinações apontadas pelo Tribunal de Contas da União, este Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes vem, oportunamente, apresentar informações atualizadas acerca das providências adotadas frente às constatações daquela Corte de Contas, conforme Nota Técnica nº. 23/2012/DIREX/DNIT, em anexo, elaborada pela Assessoria de Controle Interno e Gestão de Riscos da Diretoria Executiva deste Departamento.
2. Por oportuno, informo que a referida nota técnica foi protocolizada no Tribunal de Contas da União, por intermédio do Ofício nº 1.172/2012/AUDINT-DNIT, de 19/11/2012, cópia anexa.
3. Na oportunidade, reiteramos o nosso apreço pelos trabalhos desenvolvidos por Vossa Excelência, e reafirmamos nosso compromisso de estar à disposição para esclarecimentos e informações que se fizerem necessárias.

Atenciosamente,

JORGE ERNESTO PINTO FRAXE  
Diretor Geral



Diretoria Executiva - DIREX  
Nota Técnica nº 23/2012/DIREX/DNIT  
ACI – Assessoria de Controle Interno e Gestão de Riscos

Brasília (DF), 19 de novembro de 2012.

**Assunto: Análise das providências tomadas pela Diretoria de Infra-estrutura Rodoviária em relação às obras apontadas pelo Tribunal de Contas da União com Indícios de Irregularidades Graves-IGP**

**Ref.: Memorando nº. 3238/2.012/DIR, de 07 de novembro de 2012; Memorando nº 2879/2012/CGCONT**

1. A presente Nota Técnica trata análise das providências tomadas pela Diretoria de Infra-estrutura Rodoviária em relação às obras apontadas pelo Tribunal de Contas da União com Indícios de Irregularidades Graves – IGP, especificamente nos itens em que havia a necessidade de ações por parte do DNIT para se reduzir ou sanar essas irregularidades.
2. As obras que aqui serão tratadas, em sua maioria figuravam entre aquelas com indicativo de IGP no Fiscobras 2011 e, devido a providências tomadas pelos gestores ou ainda pelos compromissos assumidos, não foram incluídas no Anexo VI da LOA 2012. As obras são as seguintes: BR 440/MG, BR 163/PA, BR 116/RS, BR 448/RS, BR 153/TO e BR 080/GO.
3. Porém, antes de adentrar no mérito das questões levantadas pelo TCU, faz-se necessária a contextualização da importância das obras do DNIT na economia nacional.

#### **I. DA IMPORTÂNCIA DAS OBRAS DO DNIT NA ECONOMIA NACIONAL**

4. O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) é uma autarquia federal vinculada ao Ministério dos Transportes, criada pela lei 10.233, de 5 de junho de 2001. A legislação reestruturou o sistema de transportes rodoviário, aquaviário e ferroviário do Brasil, extinguindo o antigo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER). A sede do DNIT é em Brasília, no Distrito Federal. Atualmente, possui 23 unidades administrativas regionais – as superintendências.



5. A autarquia tem por objetivo implementar a política de infraestrutura do Sistema Federal de Viação, compreendendo sua operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade e ampliação mediante construção de novas vias e terminais. Os recursos para a execução das obras são da União. Ou seja, o órgão é gestor e executor, sob a jurisdição do Ministério dos Transportes, das vias navegáveis, ferrovias e rodovias federais, instalações de vias de transbordo e de interface intermodal e instalações portuárias fluviais e lacustres.

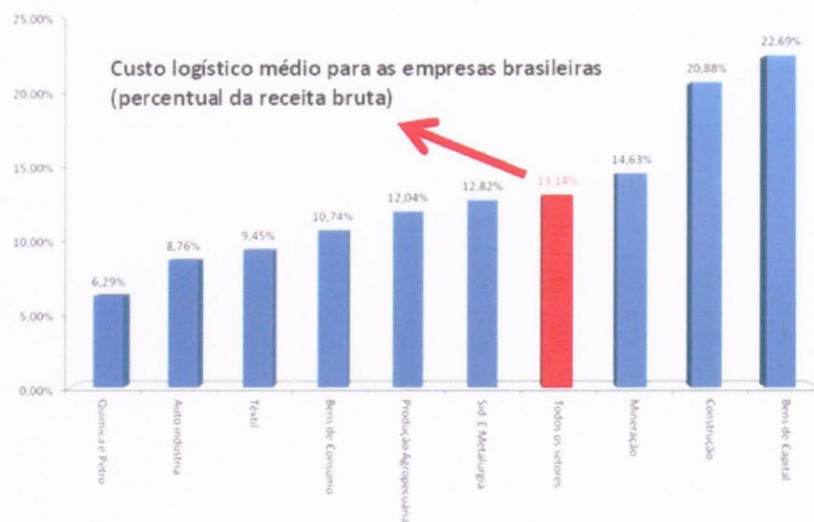
6. É de amplo conhecimento que a maior parte do transporte de cargas no Brasil é feito por meio de rodovias, daí a grande importância das obras e serviços de implantação, construção, ampliação da capacidade, restauração, manutenção e conservação rodoviária. De acordo com o Ipea (*"Gargalos E Demandas Da Infraestrutura Rodoviária e os Investimentos do Pac: Mapeamento IPEA de Obras Rodoviárias"*, Campos Neto et al., 2011, disponível em: [http://www.ipea.gov.br/sites/000/2/publicacoes/tds/TD\\_1592\\_web.pdf](http://www.ipea.gov.br/sites/000/2/publicacoes/tds/TD_1592_web.pdf)), **atualmente, 61% das cargas transportadas nacionalmente são deslocadas por meio das rodovias.** O custo logístico do Brasil, portanto, está diretamente relacionado às atividades promovidas pelo DNIT na malha rodoviária federal.

7. A Fundação Dom Cabral, por meio de seu Núcleo CCR de Infraestrutura e Logística, divulgou o estudo "Custos Logísticos no Brasil", que avalia o impacto do custo logístico para as empresas brasileiras de diferentes setores da economia. A pesquisa foi realizada com 126 empresas de vários setores que, juntas, representam 20% do PIB nacional.

8. O estudo aponta que estas empresas comprometem, em média, 13,1% de sua receita bruta com custos logísticos. Os setores que mais sofrem são as indústrias de Bens de Capital (22,69%), Construção (20,88%) e Mineração (14,63%), que estão acima da média ponderada de custo logístico para o agregado de setores. Além disso, o Brasil apresenta um custo logístico de aproximadamente 12% do PIB, enquanto nos EUA este custo é de 8%. Comparando-se os custos logísticos/PIB destes dois países, **a pesquisa conclui que o Brasil, não tendo o desempenho dos Estados Unidos, perde US\$ 83,2 bilhões por ano.**

# DNIT

## Custo Logístico em relação à Receita



9. De acordo com a pesquisa, o "transporte de longa distância" é o que mais pesa no custo logístico do País, participando, em média, com 38% do total do gasto logístico, seguido da armazenagem (18%), da distribuição urbana (16%) e dos custos portuários/aeroportuários (13%). **"Fatores estruturais como estradas em más condições, ausência de intermodalidade de transporte e problemas relacionadas às aglomerações urbanas são vistos pelo empresariado como aceleradores do aumento de custos logísticos"**, destaca Paulo Resende, coordenador do Núcleo CCR de Infraestrutura e Logística da FDC e responsável pela pesquisa.

10. O próprio Tribunal de Contas da União, por meio do Acórdão nº 2.244/2012-Plenário, indica a necessidade de se investir em infraestrutura de transportes, tendo em vista a amplitude dos benefícios resultantes (grifou-se):

*"Não se trata de dizer que os investimentos em infraestrutura podem ser ruins ou danosos ao país. **Melhores rodovias, ferrovias, hidrovias e portos são benéficos não só à agricultura, como também à indústria, aos prestadores de serviços e à sociedade como um todo**". (Acórdão nº 2.244/2012-Plenário)*

11. Nesse contexto, o DNIT por meio de suas obras tende a contribuir para o atendimento das demandas dos mais diversos setores da economia brasileira,

fomentado o crescimento e o desenvolvimento das mais diversas regiões do país. O Acórdão 2.244/2012-TCU-Plenário destaca o anteriormente afirmado:

*“Em geral, os investimentos em infraestrutura são indutores de crescimento e desenvolvimento, principalmente em regiões mais carentes. Um dos objetivos expressos do PNL, aliás, é identificar os ‘projetos voltados a despertar o potencial de desenvolvimento em regiões que hoje apresentam indicadores econômicos e sociais abaixo da média nacional (...)’.”*

12. O efeito imediato de uma malha viária mais adequada às necessidades da economia brasileira é a diminuição do chamado “custo logístico”. A relevância do custo logístico para a economia nacional também foi apontada pelo TCU:

*“De pronto, Rebelo (2011) estima que, para a economia como um todo, o custo logístico do Brasil seja de 10% a 15% do PIB, ‘quase duas vezes mais que nos EUA e outros países da OCDE’ (p. 37).*

*Os resultados apresentados por Rebelo foram retirados de um estudo do Banco Mundial de 2007. Entretanto, ressalta que existem divergências quanto ao cálculo do custo logístico no país, sendo que outros autores apontam valores que variam entre 13,6% a 24%.*

*Divergências desse tipo são comuns em estudos que buscam estimar uma variável tão complexa quanto o custo logístico de uma nação. Optou-se, nesse caso, por utilizar os dados apresentados por Rebelo, por se tratar de estimativa do Banco Mundial, a qual pode ser considerada conservadora, se comparada com outras estimativas de custo logístico apresentadas pelo autor.*

*Ao mesmo tempo, o Banco Mundial também faz estimativas desse tipo para outros países.*

*Assim, a opção por essa fonte também se justifica em razão da possibilidade de comparar os custos logísticos do Brasil frente a outras nações do mundo (países da OCDE e EUA, por exemplo) por meio de metodologia uniforme desenvolvida pela instituição.*

*Considerando, assim, os valores apresentados pelo Banco Mundial, e que, **segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o PIB do Brasil em 2011***

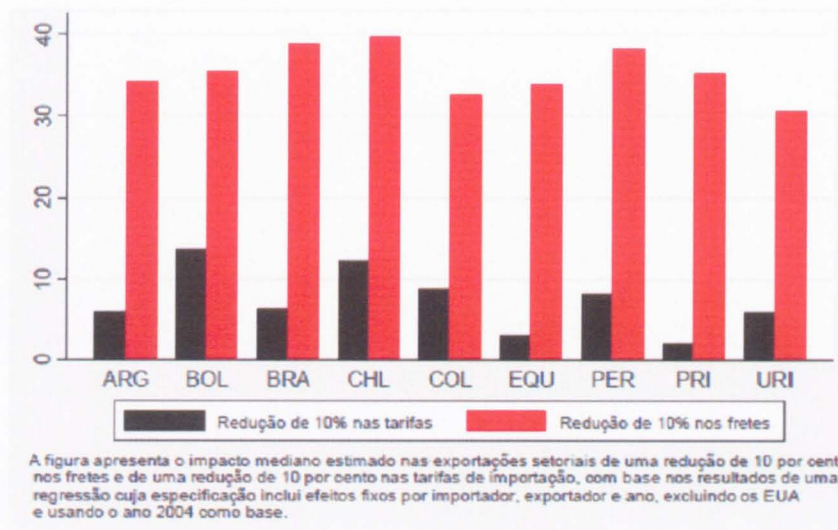
# DNIT

foi de R\$ 4,14 trilhões, tem-se que no ano passado foram gastos de R\$ 414 bilhões a R\$ 621 bilhões em logística. (...)

No mesmo estudo, aponta-se que uma redução em 10% dos custos das exportações latino-americanas, dentre os quais se incluem os fretes, levaria a um aumento de 54% nas vendas intrarregionais de produtos agrícolas. Consta, também, que, no caso do comércio intrarregional, **o custo do transporte equivale a 70% do custo total do comércio.**

Segundo os autores, o impacto da redução dos fretes no volume das exportações é consideravelmente maior que aquele gerado por uma possível redução tarifária das tarifas de importação nos países de destino (Figura 13). Assim (p.22), 'Estima-se que um corte de 10 por cento nos fretes está associado, em média, com uma expansão das exportações intraregionais cinco vezes superior ao impacto de um corte semelhante nas tarifas. No caso do número de variedades exportadas, o 'efeito frete' é 9 vezes maior.'

Figura 13 – Impacto da redução nos fretes e tarifas sobre as exportações (fonte: BID)." (Acórdão nº 2.244/2012-Plenário)



13. Nesse contexto, obras como a BR-116/RS, BR-448/RS e BR-163/PA são essenciais para a melhora da logística regional e nacional. Seja para aliviar o tráfego (BR-448/RS), seja para otimizar o escoamento da soja (BR-163/PA), o crescimento sustentável da economia do Brasil passa por essas rodovias.

## II. DA ANÁLISE DAS PROVIDÊNCIAS TOMADAS PARA CADA OBRA

### A. **BR 440/MG – CONSTRUÇÃO DA BR 440/MG – LIGAÇÃO ENTRE A BR 267 E A BR 040 – CONTRATO TT-190/2008 (015.532/2011-9).**

14. Conforme relatório que acompanha o voto do Ministro Relator do Fiscobras 2012 (Acórdão nº 2.928/2012-TCU-Plenário), a “Construção da BR-440/MG – Ligação entre a BR-264 e a BR-040” constava da relação de obras que seriam inseridas no Anexo VI da LOA 2012. Porém, devido ao compromisso assumido por esta Autarquia de rescindir o contrato face as determinações contidas no Acórdão 3.285/2011-TCU-Plenário, esta foi retirada da relação.

15. Ocorre que posteriormente, no Acórdão 2.154/2012-TCU-Plenário o TCU apontou que as determinações exaradas no Acórdão 3.285/2011-TCU-Plenário ainda não haviam sido cumpridas, o que permitiria a inclusão do empreendimento no Anexo VI da LOA 2013.

16. De acordo com as informações repassadas a esta Assessoria por meio do Memorando nº 3238/2012/DIR, a Diretoria de Infraestrutura Rodoviária (DIR) por meio da Coordenação-Geral de Construção Rodoviária (CGCONT), aprovou o Parecer Técnico nº 063/2012/CGCONT que tratou da Revisão de Projeto em Fase de Obras. Essa RPFO suprimiu os serviços que não são relacionados às obras das galerias pluviais e foi enviada para análise da Procuradoria Federal Especializada. De acordo com a DIR, após a análise da referida RPFO, será elaborado relato sobre essa RPFO para deliberação da Diretoria Colegiada desta Autarquia, no qual ainda será incluída a proposta de rescisão contratual. Salienta-se que a revisão de projeto em fase de obras produz um reflexo financeiro negativo de 55,20%.

17. A CGCONT afirma que o contrato ainda não foi rescindido, tendo em vista a necessidade de se garantir a conclusão das galerias de águas pluviais, o que está em consonância com o item 9.1 do Acórdão 3.285/2011-TCU-Plenário:

*“9.1. determinar ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - Dnit que, **após conclusão da galeria de concreto para escoamento de águas pluviais (BTCC 3,00 x 3,00 m), em consonância com o Ofício 3.045/2011/DG-DNIT, de 13/10/2011, adote, no prazo de 15 (quinze) dias, providências para rescindir o Contrato TT-190/2008-99-00, firmado com a construtora Empa S/A Serviços de Engenharia, tendo em***

# DNIT

vista o disposto no art. 71, inciso IX, da Constituição Federal, em face da irregularidade consubstanciada na sub-rogação do contrato a empresa não participante da licitação, que ensejou a não observância aos arts. 2º, 3º, caput, e 78, inciso VI, da Lei 8.666/1993 e Decisão 420/2002-TCU-Plenário;" (grifou-se)

18. Entende-se que as medidas que estão sendo tomadas por aquela Diretoria de Infraestrutura Rodoviária visam garantir o correto atendimento dos ditames do Acórdão 3.285/2011-TCU-Plenário. A existência de Revisão de Projeto em Fase de Obras em análise na Procuradoria bem como o compromisso dos gestores de incluir em relato a proposta de rescisão contratual, são elementos que indicam a boa-fé e o comprometimento dos gestores desta Autarquia em atender a Egrégia Corte de Contas. Não obstante, é necessário o respeito aos trâmites internos desta Autarquia, pois se está realizando uma repactuação contratual e se propondo a rescisão da avença.

19. Vale também ressaltar que o Acórdão 3.285/2011-TCU-Plenário especifica que **após a conclusão da galeria, seja providenciada a rescisão contratual**. Essa determinação está em consonância com a realidade da obra, pois a conclusão da galeria de concreto para o escoamento da água pluvial é essencial para o controle de cheias da região, conforme fora demonstrado pelo DNIT em relatório técnico. Da análise dos fatos, verifica-se que a rescisão contratual ainda não ocorreu, tendo em vista a não conclusão da galeria. Não se trata, portanto, de uma questão de desobediência ao que foi determinado pelo TCU. A conclusão das galerias de águas pluviais é condição *sine qua non* para a rescisão contratual.

20. Do exposto, nota-se que estão sendo tomadas as devidas providências por parte da setorial responsável o que, no entender desta Assessoria, é suficiente para que a "Construção da BR-440/MG – Ligação entre a BR-264 e a BR-040" não figure entre as obras constantes do Anexo VI da LOA 2013. Apesar disso, o Acórdão 3.285/2011-TCU-Plenário só será plenamente atendido quando da aprovação do referido relato que trata da rescisão contratual na Diretoria Colegiada, fato esse que deverá ser imediatamente informado ao TCU.

21. Posteriormente, o DNIT deverá realizar estudo para viabilizar a licitação do remanescente de obra.

**B. BR 163/PA – CONSTRUÇÃO DE TRECHOS RODOVIÁRIOS NO CORREDOR OESTE-NORTE/ BR 163/PA – DIVISA MT/PA – SANTARÉM (TC 006.176/2012-7).**

22. O Acórdão 1.383/2012-TCU-Plenário manteve as IGPs nos contratos TT-528/2010 e TT-544/2010, apesar das manifestações apresentadas pelo DNIT à época, e propôs como solução para que as IGPs fossem reclassificadas as seguintes medidas:

*“9.7.3. na hipótese de o Consórcio Agrimat-Cavalca-Lotufo autorizar a retenção da importância de R\$ 18,3 milhões nas medições imediatamente seguintes ou apresentar garantias suficientes para prevenir o possível dano ao Erário, **as irregularidades graves com recomendação de paralisação (IGP) relativas ao Contrato 528/2010 serão reclassificadas para graves com recomendação de retenção parcial de valores (IGR)**, por força do disposto no art. 91, § 1º, inciso V, da Lei 12.465/2011;*

*9.7.4. na hipótese de o Consórcio CBEMI-Contern-DM autorizar a retenção da importância de R\$ 13,1 milhões nas medições imediatamente seguintes ou apresentar garantias suficientes para prevenir o possível dano ao Erário, **as irregularidades graves com recomendação de paralisação (IGP) relativas ao Contrato 544/2010 serão reclassificadas para graves com recomendação de retenção parcial de valores (IGR)**, por força do disposto no art. 91, § 1º, inciso V, da Lei 12.465/2011;” (grifou-se)*

23. Nesse sentido, conforme informado por meio do Memorando nº 3238/2012/DIR, em relação ao Contrato TT-528/2010, o Consórcio AGRIMAT-CAVALGA-LOTUFO aceitou reforçar a garantia contratual chegando esta ao montante de R\$ 18,3 milhões, que é o valor determinado pelo TCU. Da mesma forma, o Consórcio CBEMI-CONTERN-DM também aceitou o reforço da caução do contrato, a qual atingiu o montante de R\$ 13,3 milhões.

24. Imperioso ressaltar que as obras de pavimentação da BR-163/PA são de suma importância para o escoamento de soja. Existem estudos que demonstram o potencial de produção de aproximadamente R\$ 40 milhões de grãos por ano.

25. A paralisação das obras teria um efeito nefasto para a economia da região. Por meio da análise da chamada “Curvas S”, é possível se deduzir qual o impacto de uma paralisação no andamento da obra a médio e longo prazo. Tome-se

como exemplo a “curva S” do contrato CT 544/2010 (Figura-1). Até maio de 2011, é possível afirmar que o ritmo de execução da obra estava acima do esperado, o que é excelente para Administração, pois, quanto mais tempo se leva para executar uma obra, maiores serão os gastos com reajustes, mobilização, desmobilização, além de se incorrer no risco dos serviços já executados serem perdidos, principalmente no caso de paralisações.

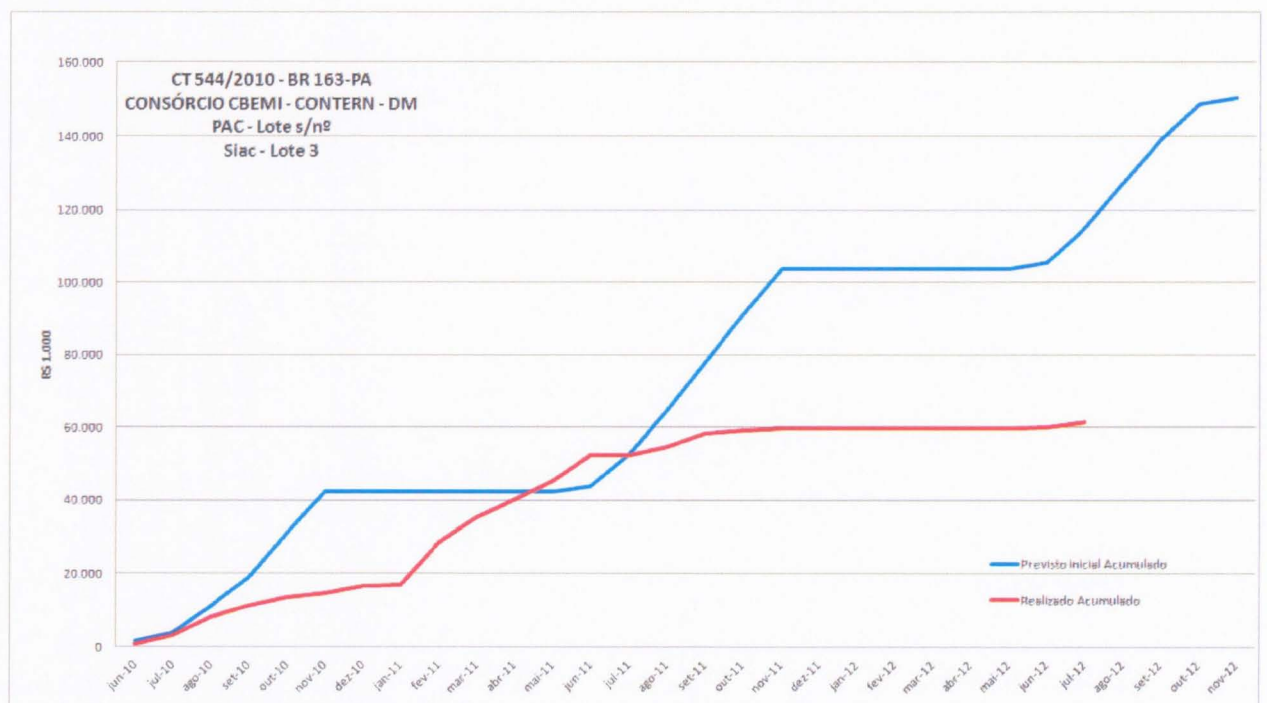


Figura 01 – “Curva S” do contrato CT 544/2010.

26. Também é possível por meio da Figura 01 notar que, a partir de junho de 2011, como um dos efeitos decorrentes da intensificação da fiscalização do TCU, com uma ameaça clara de paralisação ou repactuação do contrato, ou seja, com a criação de um ambiente de insegurança jurídica para o empresário, houve um decréscimo expressivo no volume de execução da obra. A “Curva S” paralela ao eixo das abscissas mostra uma tendência de se ter uma obra inacabada, o que seria representaria um grande prejuízo para a sociedade.

27. **É digno de registro o fato de que os contratos 528/2010 e 544/2010 se encontram, atualmente, com 54% e 41%, respectivamente, do valor total da obra executado.**

28. Face às medidas informadas pela DIR e considerando o disposto no Acórdão 1.383/2012-TCU-Plenário, considera-se que foram atendidas as determinações do TCU e que, portanto, as IGP's devem ser reclassificadas para IGR's.

**C. BR 116/RS – MELHORIA DE CAPACIDADE COM DUPLICAÇÃO – EDITAL 342/2010-00 (TC 030.105/2010-2)**

29. Por meio do Acórdão 1.596/2011-TCU-Plenário, o TCU exarou as seguintes determinações:

*"9.2. autorizar o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes a dar prosseguimento à Concorrência Pública 342/2010-00, destinada a contratar as obras de melhoria da capacidade da BR 116/RS, incluindo sua duplicação, desde que atendidas, cumulativamente, as seguintes condições:*

*9.2.1. alterar, nos orçamentos dos nove lotes, para o item "indenização de jazida", previsto em diversos serviços, em especial no de "escavação e carga de material de jazida", o custo de referência, sem BDI, para R\$ 1,04 (um real e quatro centavos) por metro cúbico de material escavado;*

*9.2.2. alterar, nos orçamentos dos nove lotes, a composição do serviço "escavação e carga de material de jazida", de forma que ela preveja apenas os custos com "escavadeira hidráulica", "ferramentas", "encarregado de turma", "servente" e "indenização de jazida", observados os parâmetros da composição contida na peça 131 (fls. 13/14);*

*9.2.3. substituir, nos orçamentos dos nove lotes, conforme o caso, as composições dos serviços de "sub-base" e de "base" executados com "macadame seco" pelas composições de referência do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem do Rio Grande do Sul (Daer/RS) para o serviço de "macadame seco" (peça 150);*

*9.2.4. substituir as composições dos serviços de "escavação carga e transporte de solos inadequados", previstas nos orçamentos dos lotes de 4 a 9, pela composição "escavação carga e transporte de material de 1ª categoria", constante do Sicro 2;*

# DNIT

9.2.5. substituir as composições de restauração rodoviária dos serviços "concreto betuminoso usinado a quente", "base de brita graduada", "compactação de aterros a 95%", "compactação de aterros a 100%", "enleivamento", "hidrossemeadura, escavação carga e transporte de material de 1ª categoria", e "escavação carga e transporte de material de 3ª categoria", nos orçamentos dos nove lotes da obra, pelas respectivas composições de construção, admitindo-se, nesses casos, a redução da velocidade de ida e de volta dos caminhões basculantes nos serviços de "escavação carga e transporte", desde que devidamente fundamentada;

9.2.6. realizar sondagens a percussão, em conformidade com a norma de procedimento DNER PRO 381-9, de forma a avaliar o real volume de solo mole projetado para as obras dos lotes 1 a 3, e providenciar, conforme o caso, os ajustes dos quantitativos previstos para o serviço de "escavação, carga e transporte de solos moles", nos orçamentos respectivos;

9.3. determinar ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes que, na hipótese de não serem atendidas as determinações contidas nos subitens anteriores ou de os licitantes habilitados não aceitarem as modificações de composições e preços, anule a Concorrência Pública 342/2010-00;"

30. A DIR/CGCONT informou ter tomado as medidas necessárias para sanear os achados, ou seja, os contratos foram repactuados, tendo anexado Nota Técnica elaborada pela SR/RS, peça esta integrante do Processo Administrativo nº 50600.007510/2010-5. Essa setorial também anexou cópia dos contratos referentes aos 09 (nove) lotes de obras que compõem o Edital nº 342/2010-00 juntamente com o detalhamento das alterações feitas pelo DNIT. A CGCONT informa ainda que alguns serviços serão objeto de correção durante a obra.

31. Por outro lado, em 13/11/2012, foi encaminhado o Ofício de Requisição nº 01-1353/2012-TCU/SECOB-2, por meio do qual foram apontadas algumas irregularidade ainda pendentes de solução nos seguintes itens do Acórdão 1.596/11-PL: 9.2.3, 9.2.4, 9.2.6, 9.3, 9.3.1 e 9.3.2.

# DNIT

32. Quanto aos itens 9.3, 9.3.1 e 9.3.2, a Coordenação-Geral de Construção Rodoviária, instou as empresas contratadas a manifestarem-se acerca da concordância quanto ao efetivo cumprimento do disposto naqueles itens, dado que se está interferindo em cláusulas que interferem no equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

33. Quanto aos demais itens, o prazo muito curto para análise e tomada de providências por parte desta Autarquia, informa-se que tão logo se chegue a um resultado, este será imediatamente informado ao TCU.

34. Ainda com relação à discussão acerca da utilização de composições do grupo "2S" em detrimento das do grupo "5S" nesta obra. Porém, ressalta-se que o DNIT seguiu os critérios do Manual de Custos Rodoviários, os quais, segundo o TCU, não se adequariam à realidade da obra. Para a solução dessa questão o DNIT determinará que a empresa supervisora faça a aferição da produtividade dos serviços.

35. Tendo sido manifestada por parte da área responsável a intenção de se realizar as correções determinadas pelo TCU, entende-se que o presente empreendimento não deverá mais figurar entre aqueles constantes do Anexo VI da LOA 2013.

## **D. BR 448/RS – IMPLANTAÇÃO E PAVIMENTAÇÃO – CONTRATOS 484/2009-00, 491/2009-00 e 492/2009-00 (TC 008.945/2011-0)**

36. O DNIT em 24 de julho de 2012 protocolou junto à SECOB-2 os memoriais de defesa elaborados pela área técnica da autarquia, com o intuito de defender vários pontos elencados como irregularidades pela Egrégia Corte de Contas.

37. Em sessão plenária de 24 de outubro de 2012, o TCU exarou o Acórdão 2.872/2012-TCU-Plenário determinando que o DNIT adotasse uma série de providências com vistas a elidir os apontamentos considerados IGPs.

38. Em que pese o DNIT discordar tecnicamente do TCU, conforme indica a CGCONT/DIR, foi determinado à Superintendência Regional do DNIT no Estado do Rio Grande do Sul para que, juntamente com a empresa gerenciadora, realize os estudos necessários para a apresentação de planilha contratual atualizada contemplando as observações feitas pelo TCU. Também a CGCONT/DIR compromete-se a, de posse



desses estudos, elaborar Revisão de Projeto em Fase de Obras que contemple todos os itens identificados como irregulares, com a proposta de repactuação contratual.

39. Novamente se faz pertinente trazer à discussão a questão do risco de dano à sociedade, decorrente da paralisação de uma obra do vulto da BR-448/RS (Figura 02). O Lote 3, por exemplo, é composto basicamente por obras-de-arte-especiais em concreto pré-moldado (Figuras 03 e 04). Assim, uma eventual paralisação, necessariamente resultaria em perda de material. Sabe-se também que a BR-448/RS será determinante na diminuição dos congestionamentos existentes atualmente na BR-116/RS.



MAPA GERAL

Figura 02 – Mapa geral da BR-448/RS.

# DNIT



Figura 03 – Viaduto de acesso a BR-290/RS.



Figura 04 – Estruturas em concreto pré-moldado.

40. Cabe nesse contexto novamente a análise das curvas de valor agregado deste empreendimento. À Figura 05, está posta a “Curva S” relativa aos três lotes da BR-448/RS. Percebe-se que o ritmo da obra pode ser considerado bastante satisfatório, pois o valor realizado tende a seguir o disposto na Revisão de Projeto e a tangente da curva do valor realizado aproxima-se daquela do valor previsto inicialmente. Conclui-se, portanto, que uma eventual paralisação do empreendimento seria bastante danosa à sociedade, devido ao prolongamento do cronograma, bem como financeiramente, pois além de se ter aumento no preço da obra por conta de reajustamentos, se teria o risco da deterioração do que foi executado.

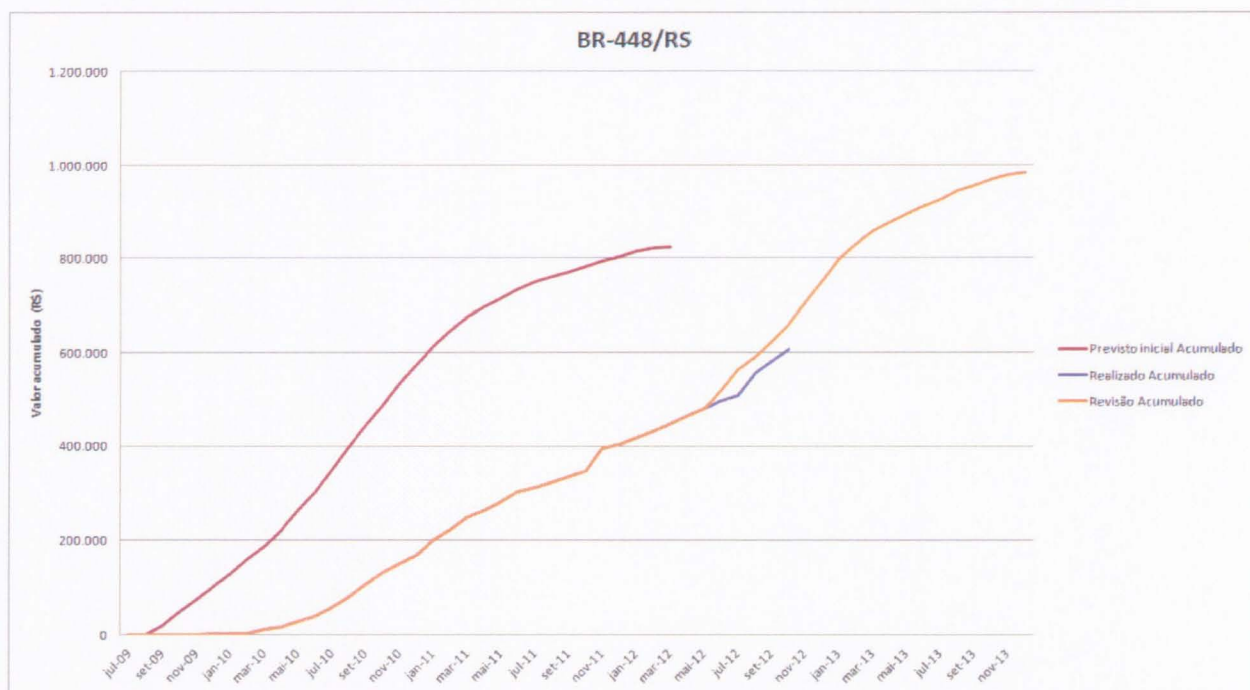


Figura 05 - “Curva S” dos três lotes da BR-448/RS.

41. O art. 92 da Lei 12.645/2011 (Lei de Diretrizes Orçamentárias de 2012) estabelece o seguinte acerca dos critérios que deverão ser avaliados acerca da decisão sobre a paralisação ou não de uma obra:

*“Art. 92. O Congresso Nacional levará em consideração, na sua deliberação pelo bloqueio ou desbloqueio da execução física, orçamentária e financeira dos contratos, convênios, etapas, parcelas ou subtrechos relativos aos subtítulos de obras e serviços com indícios de*

# DNIT

*irregularidades graves, a classificação da gravidade do indício, nos termos estabelecidos no art. 91, § 1º, incisos IV, V e VI, desta Lei, e as razões apresentadas pelos órgãos e entidades responsáveis pela execução, em especial:*

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

***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 das parcelas executadas;***

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

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

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

***VIII - o custo total e o estágio de execução física e financeira dos contratos, convênios, obras ou parcelas envolvidas." (grifou-se)***

42. Resta demonstrado que a análise da "Curva S" anteriormente exposta pode auxiliar na decisão quanto ao bloqueio ou não de recursos para as obras da BR-448/RS. Ao se confrontar os elementos elencados na análise de valor agregado e os incisos do art. 92, está claro que não se deve bloquear a execução física, orçamentária e financeira dos contratos da BR-448/RS. Há também de se considerar que uma eventual paralisação das obras provavelmente levaria à rescisão dos contratos firmados e à realização de novo processo licitatório. Tal processo poderá fazer com que o empreendimento, ao final, resulte em um prejuízo ao erário maior que aquele potencial apontado pelo Tribunal de Contas da União.

43. Diante das ponderações realizadas, e mesmo que as repactuações ainda não tenham sido feitas, entende esta Assessoria que o compromisso assumido pela área é suficiente para que a obra não figure no Anexo VI da LOA 2013. Ao mesmo

tempo, faz-se necessário a devida supervisão das providências que estão sendo pela CGCONT/DIR.

**E. BR 153/TO – CONSTRUÇÃO SOBRE O RIO ARAGUAIA NA RODOVIA LIGANDO AS CIDADES DE XAMBIOÁ/TO A SÃO GERALDO DO ARAGUAIA/PA – CONTRATO TT-385/2011-99-00. (TC 014.599/2011-2)**

44. Sobre a obra em tela, o TCU manifestou-se da seguinte maneira por meio do Acórdão 1.051/2012-TCU-Plenário:

*“9.1. comunicar à Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização do Congresso Nacional que, conforme tratado nos itens 3.1.1 e 3.1.2 do Relatório de Auditoria que compõe a peça n. 9 destes autos, **subsistem os indícios de irregularidades graves do tipo IG-P**, constatados em auditoria realizada em 2011, que se enquadram no disposto no inciso IV do § 1º do art. 91 da Lei n. 12.465/2011 (LDO/2012), apontados no Contrato n. TT-385/2011, relativo às obras de construção de ponte sobre o Rio Araguaia na Rodovia BR-153/TO, ligando as cidades de Xambioá/TO a São Geraldo do Araguaia/PA, com potencial dano ao erário de, pelo menos, R\$ 77 milhões (ref. nov/09), e que **seu saneamento depende da anulação do referido contrato pelo Dnit;**” (grifou-se)*

45. De acordo com a CGCONT/DIR (Memorando 2879/2012/CGCONT/DIR), dada a gravidade das irregularidades apontadas pelo TCU, esta decidiu por rescindir o Contrato TT-385/2011, seguindo o indicado pelo Acórdão 1.051/2012-TCU-Plenário, conforme pode ser constatado por meio do Relato nº 533/2012/DIR cuja cópia foi encaminhada a esta Assessoria. Esse relato foi aprovado pela Diretoria Colegiada em 06/11/2012, e o Consórcio EGESA/CMT/ARAGUAIA foi notificado em 09/11/2012 sobre a rescisão contratual, oportunizando o direito ao contraditório à ampla defesa nos termos da Lei.

46. Diante da decisão dos gestores pela rescisão contratual, entende-se que não subsistem mais os indícios de irregularidade apontados pela Egrégia Corte de Contas estando, portanto, atendido integralmente o Acórdão 1.051/2012-TCU-Plenário. Salienta-se que está sendo analisado o projeto executivo da Ponte sobre o Rio

# DNIT

Araguaia e tão logo este seja aprovado, se dará início a novo processo licitatório. Por isso é importante a não inclusão do empreendimento em tela no Anexo VI.

## **F. BR 080/GO – CONSTRUÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO URUAÇU/GO A SÃO MIGUEL DO ARAGUAIA – CONVÊNIO TT-290/2007**

47. O TCU apontou irregularidades em relação ao desvio de objeto, devido a alterações qualitativas (mudanças de projeto), deficiência nos levantamentos de fundamentaram a elaboração dos projetos, liquidação irregular da despesa e superfaturamento decorrente de execução de serviços com qualidade deficiente.

48. O DNIT, por meio do Ofício nº 1904/2012/DG/DNIT solicitou explicações por parte do convenente. A AGETOP apresentou esclarecimentos que não foram suficientes para elucidar as irregularidades apontadas pelo TCU. Por meio do Ofício nº 2802/2012-PR (em anexo), a AGETOP solicitou novo prazo de 60 dias para manifestação.

49. Por sua vez a Diretoria desta Autarquia, diante da paralisação da obra, da não repasse de recursos e da aparente inexistência de justificativas por parte da convenente acerca das irregularidades apontadas pelo TCU, decidiu que o convênio não terá mais o seu prazo prorrogado, o qual finda em 31 de dezembro de 2012, e tão logo este esteja encerrado, será aberto o devido processo de Tomada de Contas Especial, por meio do qual se irá apurar as responsabilidades e o eventual dano ao erário.

50. Diante do quadro ora exposto, entende-se que não há mais risco de aumento de um eventual dano ao erário, conquanto não há mais repasse de recursos por parte do DNIT e a obra está paralisada. A inclusão do empreendimento no Anexo VI da LOA, portanto, somente teria o efeito de inviabilizar uma futura contratação e consequentemente aumentar o prejuízo para a sociedade.

### **III. CONCLUSÃO E RECOMENDAÇÕES**

51. Os procedimentos adotados pelo DNIT por meio da Diretoria de Infraestrutura Rodoviária para afastar os indícios de irregularidades com indicação de paralisação das obras estão, em sua maioria, atendendo as determinações do TCU, apesar de restar pendente a conclusão das ações iniciadas.



# DNIT

52. Portanto, o cumprimento dos compromissos assumidos pelos gestores da DIR deve ser objeto de acompanhamento por parte desta Assessoria, bem como da Auditoria Interna, por meio de suas fiscalizações e também da comunicação tempestiva das providências tomadas para atendimento do Tribunal de Contas da União.

53. Das pendências descritas, recomenda-se a essa Diretoria Executiva que sejam realizadas quinzenalmente reuniões de acompanhamento desses processos, estipulando prazos adequados para a solução das pendências restantes, considerando a importância das obras e a relativa complexidade de algumas ações.

54. Diante do exposto, e, considerando as determinações do TCU, sugere-se que a presente Nota Técnica seja enviada para a Diretoria de Infraestrutura Rodoviária, para que tome conhecimento do conteúdo deste e proceda com as ações informadas, o mais breve possível.

55. À consideração superior.



**Eng° Carlos Eduardo Veras Neves**  
Analista em Infraestrutura de Transportes- DNIT  
Assessor  
ACI/DIREX

Concordo com as conclusões e recomendações exaradas pela Assessoria de Controle Interno e Gestão de Riscos.

A presente Nota Técnica deve ser encaminhada à Auditoria Interna para conhecimento, acompanhamento e a necessária comunicação ao TCU.

Atenciosamente,



**Tarcísio Gomes de Freitas**  
Diretor Executivo



Auditoria Interna

Ofício nº 1.172/2012/AUDINT-DNIT

Brasília, 19 de novembro de 2012.

A Sua Senhoria o Senhor  
**JOSÉ ULISSES RODRIGUES VASCONCELOS**  
Secretário de Fiscalização de Obras – TCU/SECOB 2  
SAFS Quadra 04 Lote 01 – Anexo II - Sala 253  
70.042-900– Brasília-DF

**Assunto: Análise das providências tomadas pela Diretoria de Infraestrutura Rodoviária em relação às obras apontadas pelo TCU com indícios de irregularidades graves – IGP**

Senhor Secretário,

1. Cumprimentando-o, apresento a Nota Técnica n. 23/2012/DIREX/DNIT, por meio da qual a Diretoria Executiva desta Autarquia analisa as providências tomadas pela Diretoria de Infraestrutura Rodoviária em relação às obras apontadas pelo TCU com Indícios de Irregularidades Graves – IGP, especificamente nos itens em que havia a necessidade de ações por parte do DNIT para se reduzir ou sanar tais irregularidades.
2. As obras tratadas na referida Nota Técnica, em sua maioria, figuravam entre aquelas com indicativo de IGP no Fiscobras 2011 e, devido a providências tomadas pelos gestores, ou ainda pelos compromissos assumidos, não foram incluídas no Anexo VI da LOA 2012.
3. Sem mais para o momento, coloco-me a disposição para qualquer esclarecimento que se fizer necessário.

Atenciosamente,

	<b>TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO</b> SEGEDAM / Sesap / Disop / Seprot Serviço de Protocolo e Produção Gráfica
Serviço de Protocolo e Produção Gráfica SAFS Qd 4 Lote 1 - Ed. Sede Sala 072 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: 49.346.439-6	
Data de entrega: 19/11/12 Hora de entrega: 17:05	
Local de entrega: SEGEDAM/Seprot	
Mensagem: 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 o art. 4º, §§2º e 4º, da Instrução Normativa TCU 68/2011.	

**CLAUDENIR BRITO PEREIRA**  
Auditor-Chefe  
~~Suplente de Auditor-Chefe~~  
Chefe da Auditoria Interna/DNIT  
Substituto



DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES

SAN - Setor de Autarquias Norte - Quadra 3 - Lote A  
Edifício Núcleo dos Transportes - Fone (61) 3315-4592  
CEP: 70.902-902 – Brasília/DF - [www.dnit.gov.br](http://www.dnit.gov.br)