



De ordem, juntar
ao Processado do
PLOA 2012,
Em 22.11.11
Flauz
4108.

Diretoria Geral
Ofício nº 3.305/2011/DG

Brasília, 22 de novembro de 2011.

obs.: O coord. do ext/enc,
dep. Weliton Prado, re-
cebeu expediente de
igual teor (ofício nº
3.304/2011)

A Sua Excelência o Senhor
SENADOR VITAL DO RÊGO FILHO

Presidente da Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e
Fiscalização - CMO

Assunto: Esclarecimentos acerca das Obras e Serviços com
Indícios de Irregularidades Graves integrantes do Projeto de Lei
Orçamentária Anual para 2012 - PLOA/2012, objeto de informações
prestadas pelo Tribunal de Contas da União - Acórdão 2.877/2011,
de 8/11/11 - TCU - Plenário.

Senhor Senador,

1. Cumprimento-o cordialmente ao tempo em que venho,
por meio deste, apresentar informações relativas às Obras e
Serviços do DNIT com Indícios de Irregularidades Graves com
Recomendação de Paralisação decorrentes do Fiscobras 2011/TCU.

2. De acordo com o Acórdão nº 2.877/2011-Plenário, de
08 de novembro de 2011, o Tribunal de Contas da União consolidou
os Levantamentos de Auditoria realizados no corrente exercício e
encaminhou à Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e
Fiscalização do Congresso Nacional - CMO relação com os
empreendimentos que recomenda sejam incluídos no Anexo VI da
LOA/2012, abaixo relacionados:

- 1 - BR-101/BA - Adeq. de Trecho Rod. (Edital nº 391/2010 revogado);
- 2 - BR-050/MG - Obras de rest.e dupl. (DNIT atendeu acórdão);
- 3 - BR-163/PA - Obras de Construção.- (Aguarda deliberação do TCU);
- 4 - BR 376/PR - Dupl.e constr. Cont.N. de Maringá - (DNIT atendeu acórdão);
- 5 - BR-116/RS - Adeq. de cap. e dupl. (DNIT irá cumprir Acórdão);
- 6 - BR-448/RS - Implantação e Pavimentação - (Aguarda deliberação do TCU);
- 7 - BR-153/TO - Ponte s/ o Rio Araguaia - Xambioá - (Contrato paralisado);
- 8 - BR-440/MG - Construção da Rodovia BR-440/MG - (DNIT vai relicitar).

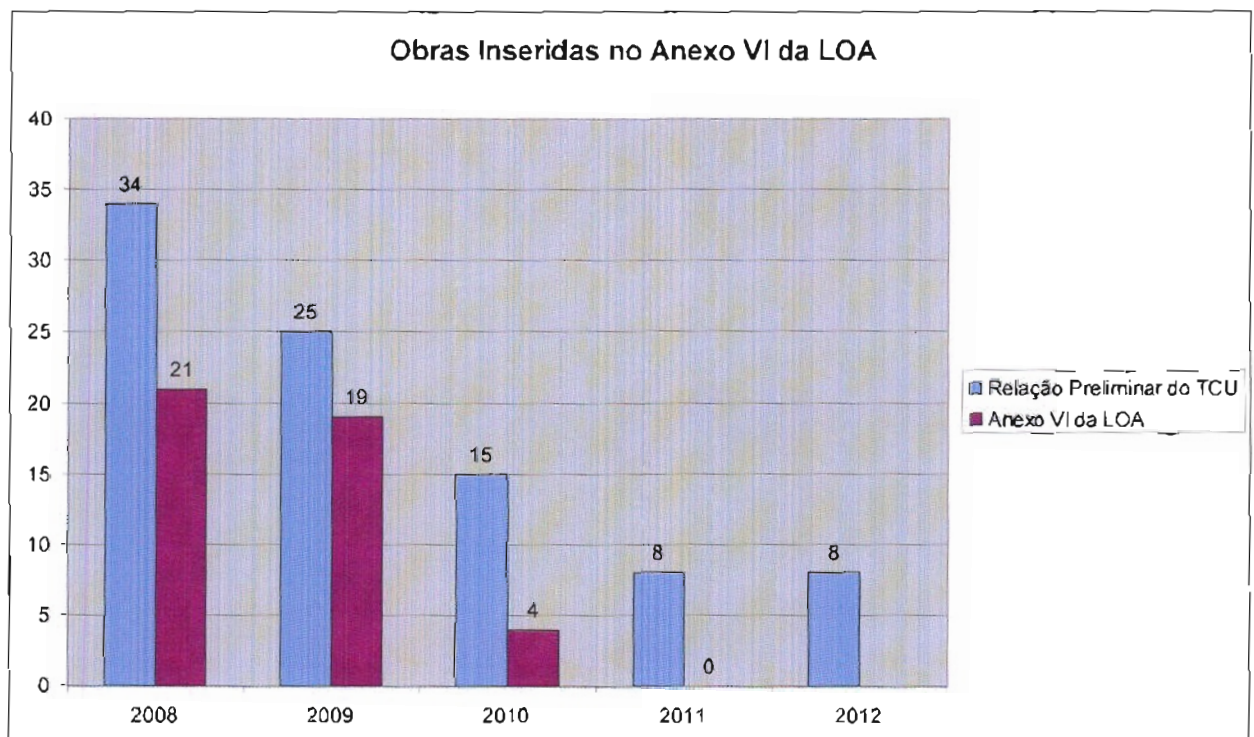
3. Preliminarmente, conforme abaixo, informamos a situação atual dos 8 empreendimentos acima listados:

- a) 1 edital revogado;
- b) 1 contrato paralisado;
- c) 2 aguardam deliberação final do TCU;
- d) 4 haverá o cumprimento integral das determinações do TCU.

4. Antes de adentrarmos no mérito de cada empreendimento, informamos que o DNIT tem buscado tomar todas as providências necessárias junto aos órgãos de controle para sanear as eventuais irregularidades constatadas.

5. Por outro lado, esta Autarquia busca constantemente aperfeiçoar seus meios de controle e gestão, para melhorar sua atuação no âmbito da infraestrutura nacional.

6. Neste sentido, o DNIT conseguiu reduzir as obras incluídas no Anexo VI da LOA, de cerca 21 empreendimentos paralisados no ano de 2008, para nenhum empreendimento no ano de 2011, conforme demonstra gráfico abaixo.



7. Ressaltamos, ainda, que o DNIT envidou todos os esforços para o cumprimento dos compromissos firmados com o Tribunal e com esse Comitê.



8. A seguir, apresentaremos informações detalhadas acerca dos 8 empreendimentos objeto do presente, em cumprimento ao art. 92, da Lei nº 12.465/2011, de 12/8/11:

1 - BR-101/BA - Obras de Duplicação e restauração com melhoramento na BR 101/BA - TC 002.560/2011-9 - (Recurso orçamentário: R\$ 728 milhões)
--

A) DADOS DA OBRA:

Edital nº 391/2010 dividido em 4 lotes.

Objeto: Execução, sob o regime de empreitada a preços unitários, dos serviços necessários à realização das Obras de Duplicação e Restauração com Melhoramento na Rodovia BR-101/BA.

Prazo: 540 Dias

Valor Global: R\$ 728.795.214,44

B) IRREGULARIDADES COM IGP APONTADAS:

B.1) Projeto básico deficiente ou desatualizado.

Materialidade: R\$ 53.909.259,98

B.2) Sobrepreço decorrente de quantitativo inadequado.

Materialidade: R\$ 1.310.211,64.

C) ACÓRDÃO EXARADO:

Acórdão nº 2.277/2011-TCU/Plenário, de 24/8/2011 manteve a IGP, e condicionou a continuidade da Concorrência à realização de revisão e atualização do orçamento-base, adoção de custos unitários de insumos ou serviços em conformidade com a tabela do Sicro. Determinou a realização de ensaios, cálculos e laudos conclusivos acerca da viabilidade técnico-econômica da utilização de pedreiras circunvizinhas aos trechos de realização das obras na Rodovia BR-101/BA e que não possuam licenciamento ou lavra concedida, identificados no site do DNPM, mas que possam ser objeto de prévio bloqueio das jazidas, ou que possuam menor distância de transporte.

D) PROVIDÊNCIAS

Diretoria Colegiada do Departamento aprovou a revogação da Concorrência Pública nº 319/2010-00 em 17/10/11, e o respectivo Aviso de Revogação foi publicado no Diário Oficial da União em 07/11/11. O edital somente será republicado depois de observadas as condicionantes constantes do Acórdão nº 2.277/2011-TCU/Plenário. Ofício nº 547/2011/AUDINT/DNIT, de 7/11/11, encaminhou as informações ao Tribunal de Contas.



Com as providências informadas acima, considera-se sanada a irregularidade.

E) SITUAÇÃO PERANTE O TCU

O TCU ainda não se pronunciou quanto às informações prestadas pelo DNIT, mas manteve o indicativo de paralisação para CMO, consoante o Acórdão nº 2.877/2011-Plenário, de 08 de novembro de 2011.

F) DIANTE DA SITUAÇÃO ACIMA O DNIT ENTENDE QUE:

1- IMPORTÂNCIA DA OBRA

A BR-101 interliga os estados do Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe, Bahia, espírito santo, Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Daí a sua importância como rodovia de integração nacional.

Grande parte da produção nacional é escoada pela BR-101, através do transporte de cargas e passageiros. A obra é de extrema importância para a Bahia como um todo, tanto do ponto de vista do escoamento de mercadorias, como do desenvolvimento do turismo local, grande fonte de geração de renda e emprego.

A obra vai incrementar o fluxo de turistas para a região, visto que há uma demanda reprimida em virtude da atual situação da rodovia, tráfego muito pesado e nível de deterioração alto.

Sua duplicação é de grande importância, pois tem um caráter estruturador da economia da região, facilitará o intercâmbio entre o Nordeste e o Sul do país, reduzirá o número de acidentes, assim como os custos de frete na região.

2 - CONCLUSÃO:

Diante do acima exposto e, considerando que a irregularidade já foi sanada integralmente com a revogação do edital, solicitamos a essa Comissão Mista de Orçamento que promova análise da documentação anexa, visando a não inclusão da referida obra do ANEXO VI da LOA/2012, para que o edital possa ser republicado, de modo a não comprometer o início de um empreendimento de extrema relevância para a população.

2 - BR 050/MG - Restauração, Duplicação e Melhoramentos/MG - TC 005.902/2011-8 - (Recurso orçamentário: R\$ 350 milhões)

IGP antiga (2010 - somente Lote 3)

A) DADOS DA OBRA

AC/EX/CM/432



Contrato: 571/2010 (LOTE 3)

Contratada: Consórcio ATERPA - ARAGUAIA - M.MARTINS

Objeto: Restauração, duplicação e melhoramentos na Rodovia BR 050/MG km 47,0 a 68,4 (Uberlândia)

Prazo: 450 dias

Valor do Contrato: R\$ 91.559.032,74

B) IRREGULARIDADES COM IGP E MATERIALIDADE APONTADAS:

B.1) Sobrepreço decorrente de quantitativo inadequado de Terraplenagem e de Transporte de Material Betuminoso. (Lote 3 - Contrato 571/2010). Materialidade: R\$ 13 milhões.

C) ACÓRDÃO EXARADO

Acórdão nº 1.541/2011-TCU/Plenário determinou ao DNIT apresentar: a revisão do projeto de terraplenagem para todos os Lotes, contemplando a avaliação técnica da viabilidade de adoção de alternativa que considere o aproveitamento do material de 3ª categoria a ser extraído do lote 3 - Contrato 571/2010 na produção de brita para utilização em toda a obra; a destinação do excedente nos corpos de aterro; e a redução das distâncias dos bota-foras previstos originalmente no projeto, fundamentada necessariamente em resultados dos ensaios de caracterização das amostras estatisticamente representativas do material constituinte do Corte-12. Apresentar os ajustes contratuais (Contratos 569/10 - lote 1, 570/10 - lote 2 e 571/10 - lote 3) decorrentes da revisão do projeto de terraplenagem.

D) PROVIDÊNCIAS

DNIT atendeu as determinações tanto do Contrato 571/10, quanto dos Contratos 569/10 e 570/10, classificadas pelo Tribunal com IGC.

Contrato 571/10 (Lote 3 - IGP) - DNIT encaminhou ao TCU, por meio do Ofício nº 488/2011-AUDINT/DNIT, de 11/10/11, o 2º Termo Aditivo ao contrato com reflexo negativo de cerca de R\$ 8 milhões, contendo a revisão do projeto de terraplenagem (material de 3ª categoria, excedentes nos corpos de aterros; redução da distância dos bota-foras) determinada no acórdão.

O acórdão foi atendido, o que acarretou na diminuição substancial da materialidade apontada na fiscalização.

E) SITUAÇÃO PERANTE O TCU

O TCU ainda não se pronunciou quanto às informações prestadas pelo DNIT, mas manteve o indicativo de paralisação para CMO,



consoante o Acórdão nº 2.877/2011-Plenário, de 08 de novembro de 2011.

F) DIANTE DA SITUAÇÃO ACIMA O DNIT ENTENDE QUE:

1. IMPORTÂNCIA DA OBRA

A rodovia BR-050/MG é uma importante rodovia do Brasil, que se inicia em Brasília-DF, passando pelo Distrito Federal e pelos Estados de Goiás, Minas Gerais e São Paulo.

As obras de restauração, duplicação e melhoramentos contribuirão para aumentar a segurança dos motoristas, uma vez que o trecho de quase de 69 km da BR-050/MG é um dos mais perigosos da região.

Soma-se ainda a contribuição econômica com diversas cidades devido ao escoamento da produção de grãos e leite produzidos no Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba.

1.1 - IMPACTOS ECONÔMICOS E FINANCEIROS DECORRENTES DO ATRASO NA FRUIÇÃO DOS BENEFÍCIOS DO EMPREENDIMENTO:

O atraso na fruição dos benefícios do empreendimento fará com que a segurança dos usuários continue a ser colocada em risco, em virtude da periculosidade do trecho em questão.

Prejudicará o escoamento da produção para os centros produtivos, visto que, conforme dados da Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ, a má conservação das rodovias pode aumentar em até 40% o custo do transporte de carga, resultando em grandes prejuízos aos setores de logística.

Outro fator a ser considerado é o tempo de paralisação, o qual poderá ocasionar a perda dos serviços já executados, uma vez que o trecho estará à mercê da natureza.

Dessa forma, quando do reinício da obra, os serviços afetados pela paralisação e pelo castigo da natureza deverão ser refeitos, apesar de já terem sido pagos, gerando novos gastos contratuais.

1.2 - OS RISCOS SOCIAIS, AMBIENTAIS E À SEGURANÇA DA POPULAÇÃO LOCAL DECORRENTES DO ATRASO NA FRUIÇÃO DOS BENEFÍCIOS DO EMPREENDIMENTO:

A estrada foi apelidada na década de 90 como a "rodovia da morte", em razão de inúmeros acidentes e grandes tragédias.



Segundo dados disponíveis no endereço eletrônico do DNIT, no ano de 2009 foram registrados acidente com 510 vítimas, sendo 43 mortes, enquanto que em 2010, o número de vítimas aumentou para 639, sendo 55 mortes.

No trecho de 35 km, entre Uberlândia e Araguari, a Polícia Rodoviária Federal estima que cerca de 11,5 mil veículos transitem por dia e, por se tratar de uma pista sinuosa, os riscos de acidente são grandes.

Assim, a paralisação do empreendimento fará perdurar esta situação de risco, inclusive podendo ocorrer o aumento do número de acidentes.

1.3 - A MOTIVAÇÃO SOCIAL E AMBIENTAL DO EMPREENDIMENTO:

Segurança aos usuários da rodovia, bem como, escoamento da produção de grãos e leite da região.

1.4 - AS MEDIDAS EFETIVAMENTE ADOTADAS PELO TITULAR DO ÓRGÃO OU ENTIDADE PARA O SANEAMENTO DOS INDÍCIOS DE IRREGULARIDADES APONTADOS:

DNIT acatou a determinação do Tribunal, efetuou os estudos necessários e promoveu as repactuações dos contratos conforme estipulado no Acórdão.

2 - CONCLUSÃO:

DNIT cumpriu a determinação do Tribunal e repactuou os contratos. A repactuação do Contrato 571/2010 teve um reflexo negativo de cerca de R\$ 8.000.000,00 (oito milhões). Não há mais motivos que justifiquem a paralisação da obra, em virtude da substancial redução da materialidade em discussão.

3 - BR-163/PA Obras de Construção de Trecho Rodoviário Oeste-Norte Div. MT/PA - Santarém - TC 015.532/2011-9 - (Recurso orçamentário: R\$ 460 Milhões)

A) DADOS DA OBRA

Dados dos Contratos:

1) Contrato nº TT-0528/2010 - km 0,00 ao km 102,30, executor: Consórcio Agrimat/Cavalca/Lotufo.

Valor do Contrato: R\$ 206.428.178,96

Prazo: 900 dias

Situação física da obra: 52% de terraplenagem, 99% OAC's, 35% (36 km) de CBUQ e 25% das erosões concluídos.



2) Contrato nº TT-038/2009 - km 240,50 ao km 308,50, executor: Consórcio Três Irmãos/CAMTER.

Valor do Contrato: R\$ 65.946.147,51

Prazo: 1080 dias

Situação física da obra: 61% de terraplenagem, 100% OAC's, 31% (21 km) de CBUQ concluídos.

3) Contrato nº TT-0544/2010 - km 537,04 ao km 674,56, executor: Consórcio CBEMI/DM/Contern.

Valor do Contrato: R\$ 150.389.945,52

Prazo: 900 dias

Situação física da obra: 51% de terraplenagem, 46% OAC's, 10% (14 km) de CBUQ concluídos.

B) IRREGULARIDADES COM IGP E MATERIALIDADE APONTADAS:

B.1) Liquidação irregular da despesa (TT-038/2009 e TT-528/2010)

Materialidade: R\$ 7.395.918,89

B.2) Sobrepreço decorrente de quantitativo inadequado (TT-528/2010 e TT-038/2009)

Materialidade: R\$ 24.126.948,72

B.3) Alteração injustificada de quantitativos (TT-544/2010, TT-038/2009 e TT-528/2010)

Materialidade: R\$ 93.714.006,07

C) PROVIDÊNCIAS

DNIT apresentou informações preliminares (5 dias improrrogáveis). Unidade Técnica entendeu que os esclarecimentos não foram suficientes para elidir as irregularidades graves e recomendou a Ministro Relator a paralisação dos 3 contratos auditados. Ministro Relator, por despacho, determinou fosse novamente oportunizado ao DNIT apresentar esclarecimentos.

DNIT apresentou nova manifestação ao Tribunal, por meio do Ofício 542/2011/AUDINT/DNIT, em 3/11/11, que ainda está pendente de análise no TCU.

Quanto aos apontamentos B.1 e B.2, o DNIT apresentou os esclarecimentos pertinentes pontualmente, bem como todas as providências adotadas para sanear eventuais irregularidades constatadas e prevenir outras que porventura possam surgir, em especial os itens abaixo relacionados:

- readequação de preços unitários;
- revisão de critérios de medição;
- determinação de estorno para serviços questionados, quando pertinente;



- determinação de execução e/ou refazimento de serviços pendentes, incompletos inadequados o insatisfatórios;
- adoção de medidas corretivas adequadas, de forma a evitar comprometimento do cronograma de obras, especialmente em função das restrições impostas pelo período chuvoso;
- compromisso em levantar esclarecimentos adicionais e complementares àqueles já prestados para o TCU.

Quanto ao item B.3, foi informado que os pleitos de aditivos dos Contratos TT-528/2010 e TT-038/2009, decorrentes da 1ª. Revisão de Projeto em Fase de Obras, não foram aprovados e estão pendentes de análise no DNIT. Os apontamentos da unidade técnica do TCU serão considerados pelo DNIT por ocasião dessas análises.

Quanto ao Termo Aditivo aprovado ao Contrato TT-544/2010, este Departamento discorda das conclusões da unidade técnica do Tribunal (solução antieconômica e injustificada), conforme explicações contidas na documentação anexa ao presente, e entende que não está caracterizado o suposto dano ao erário.

D) SITUAÇÃO PERANTE O TCU

O TCU ainda não se pronunciou quanto às informações prestadas pelo DNIT, e manteve o indicativo de paralisação para CMO, consoante o Acórdão nº 2.877/2011-Plenário, de 08 de novembro de 2011.

E) DIANTE DA SITUAÇÃO ACIMA O DNIT ENTENDE QUE:

1- IMPORTANCIA DA OBRA

Na escala macrorregional, o interesse socioeconômico é de enorme relevância, haja vista que a BR-163/PA constitui-se no principal eixo de penetração do interior do Estado do Pará e ligação com a região Centro-Oeste do País, sendo um "eixo de desenvolvimento" para o país.

Hoje, a produção mato-grossense de soja é escoada pelos portos de Santos e Paranaguá. Com a pavimentação da rodovia, a soja poderá ser transportada para o porto de Santarém, no norte do Pará, diminuindo em mais de 600 quilômetros o percurso para um porto exportador.

Segundo estudos realizados, a pavimentação vai diminuir em cerca de R\$ 20,00 por tonelada o custo do transporte de soja do norte do Mato Grosso até o terminal hidroviário mais próximo. Estimativas prevêem uma economia de cerca de R\$ 150 milhões por ano.



O interesse socioeconômico também envolve a melhoria das condições de vida da população que vive nas proximidades da rodovia. Hoje, a região atravessada pela rodovia é isolada devido à dificuldade de acesso, principalmente nos meses de chuva, quando as estradas se tornam praticamente intransitáveis.

1.1 - IMPACTOS ECONÔMICOS E FINANCEIROS DECORRENTES DO ATRASO NA FRUIÇÃO DOS BENEFÍCIOS DO EMPREENDIMENTO:

O atraso na fruição dos benefícios do empreendimento fará com que a segurança dos usuários e a condição de vida da população que vive no local continuem em risco e cada vez mais comprometida.

O tempo de paralisação dos serviços poderá ocasionar a perda parcial e até total de parcelas dos serviços já executados, uma vez que o trecho ficará a mercê dos fenômenos naturais.

Desta forma, no reinício dos serviços, o trecho afetado pela paralisação e pelas intempéries necessitará de reparos e refazimentos, que demandará dispêndios financeiros extracontratuais.

1.2 - OS RISCOS SOCIAIS, AMBIENTAIS E À SEGURANÇA DA POPULAÇÃO LOCAL DECORRENTES DO ATRASO NA FRUIÇÃO DOS BENEFÍCIOS DO EMPREENDIMENTO:

A população local continuará por mais tempo, sujeita à condição de abandono em que se encontra, com sérias restrições ao deslocamento, gerando insegurança e riscos pelas dificuldades de atendimento às condições razoáveis de qualidade de vida e pela condição precária dos acessos e transportes na região.

Ressalta-se que a demora para a conclusão das obras ocasionada pela paralisação impedirá a redução os custos de transporte da produção, gerando um gasto extra para o país decorrente da condição precária do transporte para um porto de exportação mais próximo, estimado em R\$ 150.000.000,00 anuais.

1.3 - A MOTIVAÇÃO SOCIAL E AMBIENTAL DO EMPREENDIMENTO:

Os principais motivos para a conclusão das obras de pavimentação da rodovia são:

- a redução do custo do transporte de cargas oriundas do Mato Grosso e do Pará;
- a promoção do desenvolvimento econômico e social da região afetada pela obra;



• o isolamento das populações afetadas pelas condições atuais de trafegabilidade da rodovia BR-163/PA, que impede o desenvolvimento econômico da região e afeta a qualidade de vida das pessoas que vivem no local.

1.4 - O CUSTO DA DETERIORAÇÃO OU PERDA DAS PARCELAS EXECUTADAS:

Entre os custos decorrentes da paralisação das obras, citam-se os custos diretos (verbas de desmobilização, mobilização e refazimento e reparos envolvidos) e os custos indiretos (custos sociais e ambientais).

Os danos sociais e econômicos decorrentes da paralisação são superiores em relação àqueles apontados como de potencial dano ao erário. Ademais, conforme exposto, o DNIT já providenciou a implantação de medidas saneadoras das irregularidades apontadas, não permanecendo motivos que justifiquem a paralisação da obra.

Os riscos de deterioração pelas chuvas da parcela da obra já executada devem ser mitigados, permitindo-se a execução dos serviços necessários para a preservação do empreendimento, sob pena de dano severo não apenas ao Erário, mas, principalmente, à população beneficiada com a obra.

1.5 - AS DESPESAS NECESSÁRIAS À PRESERVAÇÃO DAS INSTALAÇÕES E SERVIÇOS JÁ EXECUTADOS:

Não há como mensurar valor total das despesas para a preservação das instalações e serviços já executados.

Porém, desde já sabe-se que as restrições impostas pelas condições climáticas, determinam um curto período seco, e nessa situação, enquadram-se, por exemplo, os serviços de terraplenagem, os quais devem ser executados durante período seco da região, pois de outro lado, as chuvas torrenciais que ocorrem podem desfazer todo o trabalho já realizado, o que configuraria um grande prejuízo para a obra, tanto no aspecto financeiro como em relação ao prazo para sua finalização.

1.6 - O CUSTO TOTAL E O ESTÁGIO DE EXECUÇÃO FÍSICA E FINANCEIRA DOS CONTRATOS, CONVÊNIOS, OBRAS OU PARCELAS ENVOLVIDAS: :

Contrato TT-038/2009	
Valor Total Vigente:	R\$ 65.946.147,51
Valor Medido e Faturado:	R\$ 30.030.935,49 (cerca de 45%)
Contrato TT-528/2010	
Valor Total Vigente:	R\$ 206.428.178,96
Valor Medido e Faturado:	R\$ 49.983.331,18 (cerca de 24%)
Contrato TT-544/2010	



Valor Total Vigente:	R\$ 187.098.364,92
Valor Medido e Faturado:	R\$ 59.021.639,95 (cerca de 32%)

1.7 - AS MEDIDAS EFETIVAMENTE ADOTADAS PELO TITULAR DO ÓRGÃO OU ENTIDADE PARA O SANEAMENTO DOS INDÍCIOS DE IRREGULARIDADES APONTADOS:

Os encaminhamentos promovidos pelo DNIT junto às empresas executoras e à empresa supervisora da obra, orientando o cumprimento das determinações no sentido de implantar as medidas corretivas estabelecidas, demonstram o comprometimento desta autarquia em apurar as irregularidades apontadas e saná-las, de forma a garantir o adequado emprego dos recursos públicos, sempre objetivando a qualidade da obra.

Não obstante as justificativas apresentadas, o DNIT determinou a realização de um levantamento detalhado de todos os serviços executados, verificando eventuais diferenças entre quantitativos reais e medidos e, quando detectadas distorções, a respectiva promoção de estornos nas medições.

2 - CONCLUSÃO:

Por todo acima exposto, entendemos que os esclarecimentos e providências apresentados pelo DNIT demonstram substancial redução na materialidade apontada. Por outro lado, a paralisação das obras se mostra como perigo da demora inverso, em vista dos impactos sociais e financeiros decorrentes da paralisação prematura e a subjugação da sociedade à espera, mais uma vez, dos benefícios do empreendimento.

Ademais, conforme exposto nos itens antecedentes deste documento, o DNIT já providenciou a implantação de medidas saneadoras com relação a algumas irregularidades apontadas, não permanecendo motivos que justifiquem a paralisação da obra.

Tal pleito fundamenta-se no objetivo primordial da obra, que é de implantar um bem público, conjugado com o compromisso do DNIT de primar pela eficiência no emprego dos recursos públicos envolvidos.

Ainda que, eventualmente, persistam, alguns dos indícios de irregularidade apontados, faz-se necessário considerar a real possibilidade de saneamento dos indícios com a obra em funcionamento (como na realidade estão sendo), especialmente em função das conseqüências de uma eventual paralisação desta obra tão significativa, que vem ao encontro de uma necessidade cada vez mais urgente da população atingida.



Nesse sentido, cumpre ratificar a importância da pavimentação da rodovia BR-163 para o desenvolvimento regional e nacional. Sua função primordial é possibilitar a ligação das rodovias do Centro-Oeste ao sistema rodo-hidroviário do Baixo Amazonas, propiciando economia no escoamento da produção de grãos daquela região.

Há que se observar, ainda, que os riscos de deterioração, pelas chuvas, da parcela da obra já executada, devem ser mitigados, permitindo-se a execução dos serviços necessários para a preservação do empreendimento, sob pena de dano severo não apenas ao Erário, mas, principalmente, à população beneficiada com a obra.

Cumpre ressaltar o fato de que os Contratos de execução de obras auditados estão em fase inicial de execução, permitindo eventual retenção de valores indevidamente liquidados, conforme exposto no Despacho do Relator à Secob-2, de 18/08/2011. "(...) que estão em fase inicial de execução e permitem futura retenção de tais valores". O relator aponta ainda que "o DNIT informou que promoverá, de ofício, o estorno dos valores impugnados".

Nesse contexto, chama-se à atenção para o risco iminente de haver paralisação de obra tão relevante, comprometendo o interesse público primário quanto à segurança da rodovia em implantação.

Sem declinar do cumprimento dos ditames normativos que regem a gestão de tais contratos, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes propõe-se a observar rigorosamente as decisões do TCU.

Previne-se para o fato de que não pode ser relegado a segundo plano o interesse público primário de continuidade de serviços importantes, bem como a manutenção das condições de trafegabilidade desta importante rodovia federal.

4 - BR-376/PR - Duplicação e construção de contorno norte de Maringá (Recurso orçamentário: R\$ 135.685.260,53) - TC 002.395/2011-8
--

A) DADOS DA OBRA

Edital 499/2010-09

Contrato: 00587/2011-00

Contratada: CONSTRUTORA SANCHES TRIPOLONI LTDA

Objeto: Obras Complementares de Duplicação e Adequação do Contorno Norte de Maringá/PR, na BR- 376/PR

Prazo: 540 dias

Valor do Contrato: R\$ 120.246.578,83



B) IRREGULARIDADES COM IGP E MATERIALIDADE APONTADAS:

B.1) Sobrepreço decorrente de quantitativos inadequados na composição de preços unitários em diversos itens de serviços. Materialidade: R\$ 10.745.143,34

C) ACÓRDÃO EXARADO

Acórdão 1.531/11-TCU/Plenário de 8/6/2011 determinou ao DNIT providenciar a correção dos preços dos itens apontados com sobre preço, conforme estabelecido em tabela constante na decisão. Determinou apresentar estudos conclusivos acerca da viabilidade técnico-econômica da aplicação ou não da solução mais econômica de execução da obra com brita produzida. Ao final condicionou a continuidade da obra à correção dos itens.

D) PROVIDÊNCIAS

DNIT encaminhou os estudos conclusivos acerca da viabilidade técnico-econômica, por meio do Ofício nº 464/2011/AUDINT-DNIT de 27/9/11, assim como informou ao TCU que irá cumprir a determinação do acórdão.

O Superintendente/PR informou que o contrato foi assinado em 17/11/2011, publicação no D.O.U em 21/11/2011, e contempla todas as alterações do acórdão determinadas pelo Tribunal.

O valor da proposta inicial da empresa foi de R\$130.991.722,17, e, após implementadas as adequações conforme determinação do acórdão, e a devida concordância da empresa vencedora, o contrato foi assinado com valor de R\$ 120.246.578,83, comprovando assim a redução.

Com as providências informadas acima, considera-se sanada a irregularidade.

E) SITUAÇÃO PERANTE O TCU

Aguarda deliberação do TCU para retirada da recomendação da IGP.

F) DIANTE DA SITUAÇÃO ACIMA O DNIT ENTENDE QUE:

1 - IMPORTÂNCIA DA OBRA

O município de Maringá criado há 60 anos, desenvolveu-se ao longo do traçado das rodovias Federais BR-376 e da BR-317, sendo estas absorvidas pelo sistema viário do município, constituindo-se nas principais ligações viárias no sentido leste-oeste e norte-sul respectivamente.



Ao longo dos anos a rodovia Federal BR-376/PR no trecho de travessia urbana de Maringá, com uma extensão de 11,52 km, no sentido leste-oeste, se tornou um grande corredor rodoviário e foi inserido no principal eixo viário da cidade, que é a principal ligação viária tanto para os veículos pesados, como para veículos leves no sentido Londrina- Campo Mourão.

O trecho há muitos anos está congestionado, sem condições adequadas de fluidez de tráfego, onde o tráfego rodoviário e de passagem conflita com o tráfego local e urbano. Como os corredores do sistema viário local interceptam em vários pontos importantes a BR-376/PR, foram implantados dispositivos semafóricos nestes locais, porém a fluidez de tráfego só acarretou mais dificuldades aos usuários do trecho urbano e dos usuários de passagem.

Esta situação causa além dos congestionamentos diários, inúmeros acidentes, tornando o eixo rodoviário líder no ranking de estatísticas de acidentes, segundo a Secretaria Municipal de Transporte de Maringá. Na área urbanizada da cidade ocorrem ainda problemas como poluição sonora, qualidade do ar, trepidações e até aspectos negativos quanto à valorização dos imóveis.

As obras complementares de Duplicação e Adequação do Contorno Norte de Maringá/PR, na BR- 376/PR contribuirão para retirar do centro urbano o trânsito pesado e demais veículos que trafegam pela rodovia, aumentando, assim, a segurança dos usuários e contribuindo pra a melhoria de vida da cidade de Maringá, e da trafegabilidade na grande região norte do Estado do Paraná.

1.1 - IMPACTOS ECONÔMICOS E FINANCEIROS DECORRENTES DO ATRASO NA FRUIÇÃO DOS BENEFÍCIOS DO EMPREENDIMENTO:

O atraso na fruição dos benefícios do empreendimento fará com que a segurança dos usuários da via continue a ser colocada em risco, em virtude da periculosidade do trecho em questão.

Outro fator a ser considerado é o tempo indeterminado da paralisação, o qual poderá ocasionar a perda total dos serviços já executados, uma vez que o trecho estará à mercê da natureza.

Dessa forma, quando do reinício da obra, os serviços afetados pela paralisação e intempéries do tempo deverão ser refeitos, apesar de já terem sido pagos, gerando novos gastos contratuais.

1.2 - OS RISCOS SOCIAIS, AMBIENTAIS E À SEGURANÇA DA POPULAÇÃO LOCAL DECORRENTES DO ATRASO NA FRUIÇÃO DOS BENEFÍCIOS DO EMPREENDIMENTO:



O Contorno Norte em sua concepção com as pistas rebaixadas em relação às vias marginais laterais e as várias obras de arte especiais (viadutos, pontes e passarelas) implantadas ao longo do Contorno, cumprirá seu principal objetivo, que é o princípio fundamental de separar o tráfego rodoviário de média e longa distância do tráfego local e urbano e no caso sem interferir com o sistema viário local.

Dessa forma, a paralisação do empreendimento fará perdurar esta situação de risco, inclusive podendo ocorrer o desmoronamento de cortes em vias marginais, pelo fato de que não se executou os muros de contenção. Podem-se observar hoje vários pontos que apresentam estas características o que revela imprescindível a continuidade das obras.

Entre outras coisas, a integração viária prevê uma série de ações, a médio e longo prazo, para equacionar os problemas de transporte e mobilização urbana do município.

1.3 - A MOTIVAÇÃO SOCIAL E AMBIENTAL DO EMPREENDIMENTO:

Numa visão estratégica de planejamento urbano se faz necessário eliminar de uma vez por todas e de maneira eficaz os conflitos de tráfego existentes no corredor viário das rodovias BR-376 e BR-317, na área urbana da cidade de Maringá. Outro fator importante para implantação do Contorno Norte é a área atingida pela obra, que se encontra reservada pelo Plano Diretor da Cidade, ocorrendo somente desapropriações em poucas áreas ao longo da obra.

A cidade de Maringá terá um ganho considerável do ponto de vista ambiental, pois haverá a redução dos poluentes, ruídos, etc.

1.4 - AS DESPESAS INERENTES À DESMOBILIZAÇÃO E AO POSTERIOR RETORNO ÀS ATIVIDADES:

Cerca de R\$ 2.600.000,00 (Dois milhões e seiscentos mil reais).

1.5 - AS MEDIDAS EFETIVAMENTE ADOTADAS PELO TITULAR DO ÓRGÃO OU ENTIDADE PARA O SANEAMENTO DOS INDÍCIOS DE IRREGULARIDADES APONTADOS:

DNIT promoveu as repactuações conforme estipulado no Acórdão.

2 - CONCLUSÃO:

DNIT já cumpriu a determinação do Tribunal e repactuou o contrato conforme estabelecido no Acórdão. Portanto, não há mais motivos que justifiquem sua inclusão no Anexo VI da LOA 2012.



5 - BR-116/RS - Obras de melhorias de capacidade, incluindo duplicação - TC 030.105/2010-2 - (Recurso orçamentário: R\$ 968.757.557,16)

A) DADOS DA OBRA

Edital nº 342/2010-00

Objeto: Execução das Obras de Melhorias de Capacidade, incluindo Duplicação na Rodovia BR-116/RS, Trecho: Div. SC/RS - Jaguarão - Subdivididos em 09 lotes.

Prazo: 720 Dias

Valor Global: R\$ 968.757.557,16

B) IRREGULARIDADES COM IGP APONTADAS:

B.1) Falhas graves no projeto básico da obra relacionadas à cobrança demasiada e sem amparo legal de indenização de jazidas para material destinado a corpo de aterro;

Materialidade: R\$ 54.617.381,07 (5,6% do valor orçado).

B.2) Indício de sobrepreço decorrente de possíveis distâncias médias de transporte (DMT), para as caixas de empréstimo de material para corpo de aterro;

Materialidade: R\$ 16.343.834,25 (1,6% do valor orçado).

B.3) Sobrepreço decorrente de soluções adotadas na orçamentação dos nove lotes da licitação ocasionaram sobrepreço estimado em R\$ 44,3 milhões (ref. set/2009).

Materialidade: R\$ 44.372.279,18 (4,6% do valor orçado).

B) ACÓRDÃO EXARADO

A licitação foi suspensa cautelarmente pelo TCU em 02/02/2011, por despacho do Ministro.

Acórdão 1.596/2011 - TCU/ Plenário de 15/6/2011, condicionou a revogação da medida cautelar ao efetivo cumprimento das determinações.

DNIT impetrou Embargos de Declaração em face dos seguintes subitens do acórdão:

*"9.2.3 - adoção indevida de composições de preços unitários de restauração para definição dos valores de referência dos serviços de terraplenagem e pavimentação do projeto básico;
9.2.5 - composição de brita produzida em central de britagem 80 m³/h e sub-base de macadame seco."*

Acórdão nº 2.736/2011-TCU/Plenário de 19/10/2011 deu provimento parcial aos embargos, tornando insubsistente o item 9.2.3.



Todavia, condicionou a continuidade da Concorrência 342/2010 e a assinatura dos contratos respectivos à expressa anuência da licitante classificada em primeiro lugar, em cada lote, aos seguintes termos:

"9.3.1. retenção das parcelas correspondentes à diferença entre os preços avaliados pelo Tribunal e pela autarquia para os 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", até a efetiva comprovação da redução de produtividade alegada pela autarquia;

9.3.2. renúncia, em caráter irretratável, à percepção das parcelas relativas à diferença de preços de que trata o subitem anterior, na hipótese de o Tribunal não acolher as conclusões do DNIT;"

A continuidade do certame foi autorizada e a recomendação de paralisação será afastada depois que o DNIT comprovar o cumprimento da determinação.

C) PROVIDÊNCIAS DNIT/SITUAÇÃO ATUAL DO CONTRATO/EMPREENHIMENTO:

DNIT irá concluir procedimento licitatório, observando as determinações do Acórdão nº 2.736/2011, com a declaração expressa da vencedora de que aceita as condições estabelecidas no acórdão para assinar o contrato.

DNIT irá cumprir integralmente as medidas indicadas nos Acórdãos nº 1.596/2011 e 2.736/2011-TCU/Plenário, motivo pelo qual não há necessidade de manutenção do mesmo no Anexo VI da LOA.

D) SITUAÇÃO PERANTE O TCU

O Acórdão nº 2.736/2011-TCU/Plenário liberou a continuidade da licitação e condicionou as assinaturas dos respectivos contratos à expressa anuência da licitante classificada em primeiro lugar, em cada lote.

Porém, mesmo com a autorização da continuidade da licitação, o TCU manteve o indicativo de paralisação para CMO, consoante o Acórdão nº 2.877/2011-Plenário, de 08 de novembro de 2011.

E) DIANTE DA SITUAÇÃO ACIMA O DNIT ENTENDE QUE:

1- IMPORTANCIA DA OBRA

Há muito tempo que a BR-116/RS, entre Guaíba e Pelotas, está aguardando a execução de melhorias e aumento da sua capacidade



(duplicação), em decorrência da elevada progressão do volume de tráfego que já está ocasionando a saturação da rodovia em alguns segmentos, com sérios prejuízos ao seu nível operacional e comprometimento do conforto e da segurança dos seus usuários.

Além do aumento do custo do transporte em geral, a rodovia tem sido palco da ocorrência de muitos acidentes com vítimas fatais, seja em decorrência de colisões frontais ou por perda do controle dos veículos. Acidentes causados pela imprudência, imperícia e negligência de seus motoristas aliados ao fato do esgotamento da capacidade de tráfego, o qual é dividido entre um grande número de carros de passeios e caminhões de grande porte que transportam a produção através daquele corredor.

Esse cenário todo também foi levado em conta pelo DNIT quando da ponderação de todos os dados técnicos, econômicos e sociais que envolvem a temática, na fase de projeto e na decisão de dar impulso à execução das obras, objetivando atender, da melhor forma possível, o interesse público e os interesses nacionais, evitando-se assim, paralisação de atividades por tempo indeterminado, de tão importante empreendimento.

1.1 - IMPACTOS ECONÔMICOS E FINANCEIROS DECORRENTES DO ATRASO NA FRUIÇÃO DOS BENEFÍCIOS DO EMPREENDIMENTO:

Sob o ponto de vista Econômico e Social, podemos enumerar uma série de benefícios resultantes especificamente da execução das obras na região:

- Redução dos custos de transporte de cargas, por se tratar da principal via de acesso ao Porto de Rio Grande
- Aumento da oferta de postos de trabalho;
- Aumento da demanda por bens e serviços;
- Aumento da renda local e das arrecadações públicas;
- Otimização e melhorias do fluxo de veículos, com efeitos positivos sobre a diminuição no consumo de combustível, do custo do transporte e menor emissão de poluentes atmosféricos;
- Aumento da segurança do tráfego e redução do número de acidentes, com ou sem vítimas fatais;
- Diminuição do tempo de viagem com seus efeitos positivos sobre a redução do "stress" e menores danos à sanidade dos usuários;
- Aquecimento da indústria turística principalmente nos balneários da Lagoa dos Patos;
- Melhorias dos acessos vicinais;
- Melhorias nas Travessias Urbanas.



1.2 - OS RISCOS SOCIAIS, AMBIENTAIS E À SEGURANÇA DA POPULAÇÃO LOCAL DECORRENTES DO ATRASO NA FRUIÇÃO DOS BENEFÍCIOS DO EMPREENDIMENTO:

As ocorrências de chuvas fortes na região sempre causam a interrupção da BR-116/RS como no episódio do início do presente ano, quando rios e córregos cresceram para cima das suas bacias, engolfando casas e provocando a morte de pessoas e de dezenas de desaparecidos, fato este corriqueiro nos últimos 10 anos.

Isso também comprova que a rodovia, implantada entre 1945 e 1950 e pavimentada na década de 1950 (há mais de sessenta anos), está necessitando de revisão total do seu sistema de drenagem, incluindo revisão das condições estruturais e da capacidade de escoamento das suas pontes e das suas obras de arte correntes, todos os serviços integrantes do projeto em exame.

As interrupções de tráfego na BR-116/RS, causadas por precipitações pluviométricas na região, têm sido relativamente freqüentes, comprovando a deficiência do seu sistema de drenagem/escoamento de água, que precisa ser revisto o mais breve possível.

1.3 - A MOTIVAÇÃO SOCIAL E AMBIENTAL DO EMPREENDIMENTO:

A BR-116/RS se desenvolve no sentido longitudinal norte-sul, desde a Divisa SC/RS (rio Pelotas), km zero, até a fronteira do Brasil com o Uruguai, no km 653,80, contemplando praticamente todos os segmentos da economia gaúcha, é a mais importante rodovia do sistema rodoviário federal do Estado.

O trecho Porto Alegre - Pelotas tem uma importância muito especial, na medida em que canaliza o tráfego pesado na ligação com o Super Porto de Rio Grande, o 2º maior porto marítimo do país. Além do que, o projeto em questão termina no contorno de Pelotas, que encontra, logo adiante, a BR-392/RS, rodovia integrante do tronco viário de exportação, ligando a região de maior produção agropecuária do Estado com o Super Porto de Rio Grande. A BR-116/RS integra o corredor do MERCOSUL.

Ao se aproximar de Pelotas, a BR-116/RS assume destacada importância no escoamento das produções agrícolas, contando aquela cidade com o maior parque fabril de enlatados do Estado. Além disso, a cidade de Pelotas tem um importante parque industrial, sendo um dos mais destacados pólos econômicos do Rio Grande do Sul.

1.4 - AS MEDIDAS EFETIVAMENTE ADOTADAS PELO TITULAR DO ÓRGÃO OU ENTIDADE PARA O SANEAMENTO DOS INDÍCIOS DE IRREGULARIDADES APONTADOS:



DNIT já demonstrou e informou ao TCU que irá cumprir integralmente as medidas indicadas nos Acórdãos nº 1.596/2011 e 2.736/2011-TCU/Plenário, motivo pelo qual não existem razões que justifiquem a inclusão do empreendimento no Anexo VI da LOA 2012.

2 - CONCLUSÃO:

Conforme demonstrado, trata-se de rodovia de relevante importância nacional, de empreendimento inserido no Programa de Aceleração do Crescimento - PAC, de possuir os recursos orçamentários necessários à sua execução, de possuir as licenças ambientais pertinentes vigentes, de possuir projeto Básico aprovado e que, diante de todos os fundamentos técnicos e legais que permeiam a questão, fica perfeitamente clara a urgência de sua duplicação.

Assim, esta autarquia entende que a paralisação prematura de uma licitação de extrema relevância para os futuros usuários da via poderá causar danos desnecessários ao erário e o retardamento injustificado da conclusão da obra.

6 - BR-448/RS - Obras de melhorias de capacidade, incluindo duplicação - TC 008.945/2011-0 (Recurso orçamentário: R\$ 824.032.939,43)

A) DADOS DA OBRA

Dados dos Contratos:

- Lote 1:

Contrato nº TT-484/2009-00: km 0,00 ao km 9,14, executor: Consórcio Sultepa-TB.

Valor do Contrato: R\$ 199.505.994,68

Prazo: 900 dias

- Lote 2:

Contrato nº TT-491/2009-00: km 9,14 ao km 14,44, executor: Consórcio Construcap-Ferreira Guedes

Valor do Contrato: R\$ 175.806.600,00

Prazo: 900 dias

- Lote 3:

Contrato nº TT-492/2009-00: km 14,44 ao km 22,34, executor: Consórcio Queiroz Galvão/OAS/Brasília

Valor do Contrato: R\$ 448.720.344,75

Prazo: 900 dias

B) IRREGULARIDADES COM IGP APONTADAS:

B.1) Superfaturamento decorrente de quantitativos inadequados em diversos serviços.

Materialidade: R\$ 31.063.020,07 (3,8% do valor contratado)

B.2) Superfaturamento decorrente de preços excessivos de serviço de forma de placa compensada plastificada e serviço de estacas pré-moldadas.

Materialidade do Superfaturamento: R\$ 5.643.976,73 (6,8% do valor contratado)

B.3) Superfaturamento decorrente de utilização de índice de reajuste inadequado aos serviços de "Fornecimento, preparo e colocação fôrmas aço CA-50"

Materialidade: R\$ 13.185.178,96 (1,6% do valor contratado)

B.4) Superfaturamento decorrente de itens pagos em duplicidade

Materialidade: R\$ 2.207.971,49 (0,27% do valor contratado)

C) ACÓRDÃO EXARADO

Não há acórdão exarado.

D) PROVIDÊNCIAS DNIT/SITUAÇÃO ATUAL DO CONTRATO/EMPREENHIMENTO:

DNIT apresentou informações preliminares (5 dias improrrogáveis). Unidade Técnica entendeu que os esclarecimentos não foram suficientes para elidir as irregularidades graves e recomendou a Ministro Relator a paralisação dos 3 contratos auditados. Ministro Relator, por despacho, determinou fosse novamente oportunizado ao DNIT apresentar esclarecimentos.

DNIT apresentou nova manifestação ao Tribunal, por meio do Ofício nº 528/2011/AUDINT/DNIT, de 28/10/11, que ainda está pendente de análise do TCU.

Em sua manifestação, o DNIT reconheceu algumas irregularidades apontadas pela Unidade Técnica e promoverá as repactuações pertinentes. Com a manifestação apresentada, a materialidade foi substancialmente reduzida.

E) SITUAÇÃO PERANTE O TCU

O TCU ainda não concluiu sua análise, porém, manteve o indicativo de paralisação para CMO, por meio do Acórdão nº 2.877/2011-Plenário, de 08 de novembro de 2011.

F) DIANTE DA SITUAÇÃO ACIMA O DNIT ENTENDE QUE:

1- IMPORTÂNCIA DA OBRA

A BR-448/RS vai se constituir em uma relevante alternativa viária para os fluxos da BR 116/RS, a rodovia mais importante do



sistema rodoviário do Rio Grande do Sul, em seu segmento mais sobrecarregado, entre Sapucaia do Sul e Porto Alegre, aonde o VDM atinge 130.000 veículos/dia e ocasiona imensos congestionamentos, com grandes prejuízos socioeconômicos para o Estado.

A execução das obras irá aliviar em pelo menos 30% o volume de tráfego da BR-116/RS, permitindo melhorar consideravelmente o nível operacional da rodovia com muito mais segurança e conforto. Também vai se constituir em uma importante alternativa para o tráfego da BR-386/RS (rodovia da produção) em direção a Porto Alegre e ao sul do Estado.

A ligação entre a RS-118, BR-386 e a BR-290 será mais rápida, econômica e segura com a implantação da BR-448, pois o tráfego não dependerá mais da BR-116 que está em seu limite operacional em alguns trechos. Salientando que o trecho que compreende a cidade de Canoas está entre os que registram o maior índice de acidentes da BR 116.

Deste modo, vai colaborar decididamente na fluidez do tráfego na região metropolitana de Porto Alegre, que possui o mais importante parque industrial do Estado, com indústrias químicas, metalúrgicas, de eletromecânicos, de calçados, adubos, de produtos alimentícios, dentre outros.

Durante a sua execução, no prazo estimado de 30 meses, as obras estão abrindo mercado para cerca de 1.500 empregos diretos e mais de 5.000 empregos indiretos.

1.1 - IMPACTOS ECONÔMICOS E FINANCEIROS DECORRENTES DO ATRASO NA FRUIÇÃO DOS BENEFÍCIOS DO EMPREENDIMENTO:

Trata-se de um empreendimento de grande importância sócioeconômica, com amplo clamor de toda a população da região para a sua execução, que tem como principal objetivo a solução do grande conflito de tráfego existente na região metropolitana de Porto Alegre.

Isso porque, atualmente, a BR 116 é a única via de acesso às cidades da Região Metropolitana de Porto Alegre, que engloba os municípios de Canoas, Esteio, Sapucaia do Sul e São Leopoldo, cuja população está em torno de 2,5 milhões de pessoas, aproximadamente 65% da população da Região Metropolitana de Porto Alegre, responsável por cerca de 40% do PIB Gaúcho.

Em razão disso, a implantação da BR- 448/RS mostrou-se a alternativa mais viável para adaptar-se a demanda de tráfego e beneficiar a população da região, de modo que esta obra foi



incluída no Programa de Aceleração de Crescimento - PAC como uma das mais importantes.

A implantação da rodovia implica, ainda, em uma redefinição do crescimento dos municípios, expandido as fronteiras e criando condições para uma ocupação urbana e industrial planejada do setor norte do Estado, além de diminuir o número de acidentes e ampliar o interesse turístico pela região, tendo em vista que as condições facilitadas de tráfego potencializam o fluxo de entrada da cidade em grandes eventos e, ainda, incentiva novas iniciativas culturais.

Nesse contexto, é importante frisar que, os benefícios decorrentes da implantação da rodovia foram ressaltados pelo próprio TCU, no âmbito do processo 023.249/2009-7, instaurado com o objetivo de verificar a regularidade dos procedimentos licitatórios e da execução dos contratos referentes à Rodovia BR 448/RS, cujo relatório de auditoria reconheceu a importância das obras nos seguintes termos:

A construção da rodovia BR-448 tem como principal objetivo a solução do grande conflito do tráfego na região metropolitana de Porto Alegre. É de conhecimento geral a existência deste gargalo no sistema rodoviário do estado. No segmento Novo Hamburgo a Porto Alegre, na rodovia BR-116, circula o escoamento produtivo de aproximadamente 80% do PIB do Rio Grande do Sul. Portanto, o tráfego de longo percurso com destino ao norte e ao sul do país terá maior fluidez. Além disso, será intrínseco o crescimento econômico da região, garantido através de empregos diretos e indiretos gerados pelo empreendimento e pela expansão urbano-industrial efetuada com sustentabilidade ambiental através dos planos diretores dos municípios.

Assim, tendo em vista que a obra de Implantação e Pavimentação da BR 448/RS é um empreendimento fundamental para a melhoria das condições atuais da região metropolitana de Porto Alegre, qualquer deliberação pelo bloqueio ou desbloqueio da execução deste empreendimento precisa levar em consideração os dados supra-apresentados.

A Polícia Rodoviária Federal no Rio Grande do Sul também demonstra preocupação com relação às condições de trafegabilidade do trecho entre as cidades de Esteio e Canoas, afirmando que: "Para dar fim a este problema, somente com outra rodovia alternativa. A 116 já superou o período de saturação e está muito próxima de um colapso", comentou o chefe da 1ª Delegacia de Polícia da PRF, inspetor Alfonso Wellebring, em



reportagem publicada no site diariodecanoas.com.br^[2], no dia 12/07/2010.

Segundo estudo feito pelo DNIT, EVTEA - Estudo de Viabilidade Técnico-Econômica e Ambiental / Volume 1 - Relatório de Estudo - Junho 2008, diz:

"Conforme os estudos de viabilidade técnico-econômica e Ambiental, ficam demonstradas as amplas possibilidades de viabilidade econômica do Projeto e Construção da BR-448, em vista que os benefícios a serem auferidos pela Sociedade compensam largamente as inversões necessárias a serem realizadas pelo Governo para a sua implantação." (pág. 10). Considerando o "PAY BACK de 3 anos" indicado pelo EVTEA, pode-se dizer que o custo pela falta da BR-448 é de R\$ 224 Milhões por ano. O relatório ainda informa, "Também os estudos de tráfego sinalizam para a necessidade da urgente construção da rodovia, sob pena de um pequeno lapso de tempo, caso não seja implementada esta rodovia, a BR-116 entre Canoas e Porto Alegre entrar em colapso."

A Agenda 2020 (movimento que organiza propostas concretas de interesse da sociedade rio-grandense composto por várias entidades de grande respeito, entre elas o CREA, UFRGS, ULBRA, SINEPE-RS, SENAC, SENAI, PUCRS, FIERGS, CRA, CIEE, etc) informa sobre uma realidade ainda mais crítica, dizendo que:

"a perda diária pela falta da BR-448/RS é de R\$ 2,6 Milhões, chegando a R\$ 624 Milhões por ano".

Estimativa dos Impactos Econômicos e Financeiros, segundo dados da Agenda 2020 são:

- 130 mil veículos/dia entre Porto Alegre e Novo Hamburgo.
- Perdem aproximadamente 1hora/dia nos congestionamentos;
- A um custo hora modesto, de R\$20,00 (Custo do Profissional parado, do veículo e sua operação), tem-se:

- Perda Diária: 130 mil x 20 = R\$ 2,6 Milhões
- Perda Mensal: R\$ 52 Milhões

Valor Inicial de redução do contrato, proposto pelo TCU, sem a análise das respostas do DNIT foi de R\$ 115 Milhões, valor equivalente a 2,2 meses da rodovia BR-448/RS.

Caso a paralisação motivada pelo relatório do TCU gere um atraso maior que 2,2 meses na obra, as indicações se anulam, para não



dizer que oneram ainda mais a sociedade, por se tratar uma avaliação subjetiva e duvidosa na sua totalidade.

1.2 - OS RISCOS SOCIAIS, AMBIENTAIS E À SEGURANÇA DA POPULAÇÃO LOCAL DECORRENTES DO ATRASO NA FRUIÇÃO DOS BENEFÍCIOS DO EMPREENDIMENTO:

Segundo dados da Polícia Rodoviária Federal, no trecho da BR-116/RS entre Porto Alegre e Novo Hamburgo, no ano de 2010 ocorreram 2.955 acidentes, sendo 685 com feridos, 129 com ferimentos graves e 43 mortes.

Dessa forma, a suspensão das obras irá contribuir com números ainda mais impressionantes nas estatísticas com mortes e deficientes físicos pelo colapso da BR-116/RS.

1.3 - A MOTIVAÇÃO SOCIAL E AMBIENTAL DO EMPREENDIMENTO:

Com o empreendimento haverá uma significativa melhora nas condições de vida da população que reside ao redor da BR 448/RS, sendo que as obras de implantação e pavimentação contribuem para geração imediata de empregos, tanto diretos como indiretos e, conseqüente, desenvolvimento econômico da região.

Cita-se, como exemplo, o distrito industrial a ser implantado na região, capaz de atrair investimentos, ampliar as oportunidades de trabalho, melhorar a qualidade de vida da comunidade e transformar a região em um modelo de desenvolvimento econômico e social.

Como se sabe, o Brasil será sede da Copa do Mundo em 2014 e, em virtude disso, sedimentar essa região como pólo turístico do país será extremamente benéfico para o desenvolvimento sócio econômico do Estado.

Como visto, o empreendimento em questão implicará em inúmeros benefícios a população da região, atraindo diversos investimentos e, conseqüentemente, melhorando a qualidade de vida da população.

1.4 - O CUSTO DA DETERIORAÇÃO OU PERDA DAS PARCELAS EXECUTADAS:

Considerando que já existe uma parcela de serviços executados, a paralisação das obras por tempo indeterminado poderá acarretar custos de deterioração e perda das serviços executados, ainda mais se levamos em consideração os efeitos provocados pelas excessivas chuvas identificadas na região.

Atualmente há atividades em todas as frentes de serviço. O custo de deterioração da terraplenagem, em função das chuvas, e de



parte das Obras de Arte Especiais devido à oxidação das esperas da armação e conseqüente comprometimento da estrutura, representam elevados custos desnecessários.

1.5 - AS DESPESAS NECESSÁRIAS À PRESERVAÇÃO DAS INSTALAÇÕES E SERVIÇOS JÁ EXECUTADOS:

Caso haja o bloqueio físico, orçamentário e financeiro do empreendimento, a Administração terá que arcar com despesas necessárias para a preservação de instalações e serviços executados.

1.6 - AS DESPESAS INERENTES À DESMOBILIZAÇÃO E AO POSTERIOR RETORNO ÀS ATIVIDADES:

Aproximadamente R\$ 4,5 Milhões.

1.7 - AS MEDIDAS EFETIVAMENTE ADOTADAS PELO TITULAR DO ÓRGÃO OU ENTIDADE PARA O SANEAMENTO DOS INDÍCIOS DE IRREGULARIDADES APONTADOS:

O DNIT promoveu os devidos encaminhamentos junto às empresas envolvidas na realização da obra, orientando o cumprimento das determinações no sentido de implantar as medidas corretivas estabelecidas.

Tais providências demonstram o empenho desta autarquia em apurar as irregularidades apontadas e saneá-las, de forma a garantir o adequado emprego dos recursos públicos, sempre objetivando a qualidade da obra.

Assim, conforme já informado, o DNIT apresentou todos os esclarecimentos pertinentes ao Tribunal, dentro dos prazos estabelecidos, e, de acordo com o Ofício nº 528/2011/AUDINT/DNIT, de 28/10/11, que segue anexo, concorda com alguns apontamentos e informa que vai efetuar as devidas correções.

1.8 - O CUSTO TOTAL E O ESTÁGIO DE EXECUÇÃO FÍSICA E FINANCEIRA DOS CONTRATOS, CONVÊNIOS, OBRAS OU PARCELAS ENVOLVIDAS:

Custo Total do Empreendimento: 824 Milhões
Execução Física-financeira: 370 Milhões - 45%

2 - CONCLUSÃO:

Por todo acima exposto, resta demonstrado que o DNIT já providenciou a implantação de medidas saneadoras com relação às irregularidades apontadas, proviões estas que resultam em substancial redução da materialidade apontada.



Deste modo, a paralisação das obras se mostra como perigo da demora inverso, em vista dos impactos sociais e financeiros decorrentes da paralisação prematura e a subjugação da sociedade à espera, mais uma vez, dos benefícios do empreendimento.

7 - BR-153/TO - Obras de Construção de Ponte sobre Rio Araguaia - Xambioá - TC 014.599/2011-2 (Recurso orçamentário: R\$ 226 milhões)

A) DADOS DA OBRA

Dados do Contrato: TT-385/2011-99-00 (Contrato 243/2010 celebrado entre o Dertins e o Consórcio Egesa/Cmt Araguaia sub-rogado ao DNIT em 30/6/11)
Extensão: 1.727,36m
Valor: R\$ 226.002.645,96

B) IRREGULARIDADES COM IGP APONTADAS:

Contrato TT-385/2011-99-00:

B.1) Sobrepreço decorrente de preços excessivos frente ao mercado. Indício de sobrepreço em diversos serviços.

Materialidade: R\$ 65.530.598,52 (29%)

B.2) Quantitativos inadequados na planilha orçamentária. Os serviços de Apoio Náutico.

Materialidade: R\$ 12.222.190,14

B.3) Projeto Básico deficiente ou desatualizado. Ausência de detalhamento das estruturas de concreto armado e insuficiência de cotações e utilização de composições unitárias não homologadas pela Coordenação Geral de Custos de Infraestrutura de Transportes - CGCIT.

Materialidade: não há.

C) ACÓRDÃO EXARADO

Acórdão nº 2.548/11 de 21/9/11, oitiva do Dnit para manifestar quanto aos achados de auditoria que originaram indício de sobrepreço de aproximadamente R\$ 77 milhões, que representa 34% do valor total contratado: considerando previsão na planilha orçamentária de quantitativos superestimados para os serviços de apoio náutico; custos com mão de obra superestimados; custos unitários acima do preço médio de mercado para diversos serviços, deficiências detectadas no Projeto Básico quanto à falta de detalhamento das estruturas de concreto armado, insuficiência de cotações de preços para alguns itens do orçamento-base da licitação e utilização de composições



unitárias cuja adequação técnica não foi devidamente atestada pela CGCIT.

D) PROVIDÊNCIAS DNIT/SITUAÇÃO ATUAL DO CONTRATO/EMPREENHIMENTO:

DNIT respondeu o Relatório de Auditoria por meio do Ofício 2642/2011-DG/DNIT e informou ao TCU que a Diretoria Colegiada, em 4/8/11, determinou a paralisação do Contrato TT-385/2011-99-00 e condicionou seu reinício à conclusão do Projeto Executivo, observando que, caso seja verificado que não é vantajoso para a Administração a manutenção do contrato, este será rescindido.

DNIT informou ao Tribunal que o contrato permanece paralisado e o Projeto Executivo está em análise, Ofício nº 525/2011, de 27/10/11.

Porém, conforme definido no âmbito da Diretoria Colegiada, a Diretoria Geral decidiu pela rescisão imediata do Contrato TT-385/2011-99-00, o que será providenciado e encaminhado ao TCU tão logo seja ultimada e publicada no DOU.

E) SITUAÇÃO PERANTE O TCU

Aguarda análise e deliberação do TCU para retirada da recomendação da IGP.

F) DIANTE DA SITUAÇÃO ACIMA O DNIT ENTENDE QUE:

1- IMPORTANCIA DA OBRA

Atualmente a travessia do Rio Araguaia entre Xambioá/TO e São Geraldo/PA é realizada pela operação ininterrupta de balsas, que transportam veículos leves e pesados, além de ciclistas e moradores da região, integrando a malha rodoviária federal dos Estados do Tocantins e Pará.

A construção de ponte rodoviária promoverá a eficiência e efetividade nos fluxos de transporte nos estados de Tocantins e Pará. Ela ligará Xambioá a São Geraldo do Araguaia, dando segurança e rapidez à travessia, que é feita por balsas que fazem o percurso em torno de duas horas, dependendo das condições do tempo e do rio para operarem.

Nos períodos de nível normal das águas, a extensão de travessia é de aproximadamente 1700,00 metros, aumentada durante o período chuvoso, o que gera transtornos à logística e escoamento da produção local e regional.

A região é muito carente, e a obra da ponte irá melhorar o fluxo de transporte, considerando o grande número de carretas que



atravessam o rio, gerando filas que, além de atrapalharem o trânsito local, aumentam o tempo de deslocamento das mercadorias, muitas vezes itens perecíveis.

Inúmeras carretas utilizam balsas todos os dias para transportar a produção pecuária do Pará para os frigoríficos do Tocantins. No sentido inverso, a produção de carvão vegetal e calcário tocantinenses abastecem as usinas de mineração do Pará. A ausência da ponte é fator que gera atraso no desenvolvimento regional e a obra atenderá também a indústria local, que está investindo no setor de cimento e produção de ferro e silício.

2 - CONCLUSÃO:

A instalação da Ponte sobre o Rio Araguaia, na BR-153/TO, tem como objetivo promover eficiência e efetividade aos fluxos de transportes nos Estados do Tocantins e Pará, sendo de grande importância para o desenvolvimento socioeconômico da região.

Neste sentido, e considerando o compromisso firmado com essa Comissão, de que o contrato de construção da ponte sobre o Rio Xambioá na BR-153/TO será revogado imediatamente, sem prejuízo ao direito do contraditório e ampla defesa da contratada, entendemos desnecessária a inclusão desta obra no Anexo VI da LOA/2012.

8 - BR-440/MG - Implantação do Plano Viário de Juiz de Fora - MG / Adequação da capacidade de tráfego / Construção da Rodovia BR-440/MG entre a BR-040 e BR-267 - TC 006.957/2010-2.

A) DADOS DA OBRA

Dados do Contrato: TT-190/2008-99-00 (DNIT sucedeu o Município de Juiz de Fora/MG, na qualidade de contratante, em 6/5/09)

Extensão: 9 km

Valor: R\$ 107.988.001,69

B) IRREGULARIDADES COM IGP APONTADAS:

B.1) Ausência da devida análise da concorrência municipal de n. 02/90-SMU, previamente à celebração do convênio n. PG-092/98-00 e à celebração do contrato TT-190/2008-99-00.

Materialidade: Não quantificado.

B.2) Projeto deficiente para execução da obra de ligação da BR-040 a BR-267.

Materialidade: Não quantificado.

B.3) Sobrepreço de 29,43 % no Contrato 003.90.44, quando da celebração do 5.o Termo Aditivo ao Convênio PG-092/98.



Materialidade: R\$ 14.663.074,06

B.4) Reajuste contratual superior ao limite legal de 25% na cessão do Contrato 003.90.44 da Prefeitura de Juiz de Fora para o DNIT, sob a designação TT-190/2008.

Materialidade: R\$ 31.186.651,77

B.5) Aceitação de contrato sub-rogado, embora o Tribunal tenha se pronunciado sobre a sua impossibilidade a partir de 10/05/2002, por meio da Decisão n.º 420/2002-Plenário.

Materialidade: Não quantificado.

B.6) Ausência de definição quanto à responsabilidade pela condução do processo de desapropriação e pelo encargo da desapropriação.

Materialidade: Não quantificado.

C) ACÓRDÃO EXARADO

Acórdão n.º 44/2011-Plenário, manteve suspensão cautelar do contrato e determinou ao DNIT encaminhar relação detalhando os serviços que foram suspensos e os que continuam em execução no âmbito do Contrato n.º TT-190/2008-99-00.

D) PROVIDÊNCIAS DNIT/SITUAÇÃO ATUAL DO CONTRATO/EMPREENDIMENTO:

Ofício 1.097/2011/DG, de 15/03/2011, DNIT atendeu a determinação do TCU, enviou relação detalhada dos serviços suspensos e os necessários que deveriam continuar em execução para que não houvesse perda dos serviços já executados.

Em 10/10/2011, por meio do Ofício n.º 3.045/2011/DG, o DNIT informou ao TCU que somente irá finalizar os serviços necessários para afastar o risco de perda dos serviços já executados (resta somente a conclusão de uma galeria para escoar a água da chuva).

Após, a obra será paralisada e o contrato rescindido. Os serviços remanescentes serão licitados. Com tais providências, considera-se sanada a irregularidade.

E) SITUAÇÃO PERANTE O TCU

Aguarda deliberação do TCU para retirada da recomendação da IGP.

F) DIANTE DA SITUAÇÃO ACIMA O DNIT ENTENDE QUE:

1- IMPORTANCIA DA OBRA



A obra em análise está incluída entre as alternativas para adequação da capacidade de tráfego do Município de Juiz de Fora/MG, de acordo com o seu Plano Viário.

A importância da execução do empreendimento já existe desde a década de 70, quando o projeto básico para a obra foi elaborado pela Prefeitura Municipal de Juiz de Fora e, desde então, é crescente a necessidade de ligação das Rodovias BR-040/MG e BR-267/MG, de modo a facilitar e reduzir o tráfego de veículos pesados que transitam pelo centro da cidade.

A estimativa é de que pelo menos 48 mil veículos de carga circulem pelas vias centrais por mês. Somente em uma avenida, 500 veículos são pesados por dia. Um fator determinante é o uso da área urbana como passagem por caminhoneiros que vão seguir para outros municípios.

Atualmente o DNIT está finalizando os serviços de construção da galeria que irá realizar a drenagem das águas pluviais do córrego São Pedro para uma represa existente no local, de maneira a evitar processos corrosivos nos serviços já executados da rodovia.

Importante ainda observar que o escoamento a ser realizado com a construção da galeria será responsável por, pelo menos, 10% do abastecimento da água potável do município de Juiz de Fora/MG, considerando que a água das chuvas será direcionada para a represa que atende a região.

1.1 - IMPACTOS ECONÔMICOS E FINANCEIROS DECORRENTES DO ATRASO NA FRUIÇÃO DOS BENEFÍCIOS DO EMPREENDIMENTO:

A paralisação da obra, neste momento de conclusão de serviços extremamente importantes, irá ocasionar um dano desnecessário ao erário, considerando que o DNIT foi autorizado pelo próprio Tribunal de Contas, a finalizar os serviços remanescentes.

Por outro lado, a inclusão no Anexo VI irá impedir os pagamentos desses serviços, em vista do bloqueio automático do contrato no SIAC.

1.2 - OS RISCOS SOCIAIS, AMBIENTAIS E À SEGURANÇA DA POPULAÇÃO LOCAL DECORRENTES DO ATRASO NA FRUIÇÃO DOS BENEFÍCIOS DO EMPREENDIMENTO:

Redução do número de acidentes, dos sérios danos à camada asfáltica, por causa do peso das cargas e do aumento da poluição sonora e qualidade do ar na área central da cidade.

1.3 - A MOTIVAÇÃO SOCIAL E AMBIENTAL DO EMPREENDIMENTO:



Atualmente, as principais rodovias que circundam Juiz de Fora não são interligadas por anéis rodoviários, e os veículos têm que, necessariamente, passar pela área central.

A cidade de Juiz de Fora teve sua frota quadruplicada nos últimos 30 anos sem nenhuma contrapartida na estrutura viária, e a área central continua sofrendo grandes interferências, a começar por aquelas que oneram o tráfego da cidade, sobretudo o trânsito de passagem, além da poluição.

1.4 - O CUSTO DA DETERIORAÇÃO OU PERDA DAS PARCELAS EXECUTADAS:

Considerando que o contrato está executando justamente os serviços indispensáveis para evitar a perda das parcelas executadas, o dano somente poderá ser afastado com a manutenção da obra.

1.5 - AS MEDIDAS EFETIVAMENTE ADOTADAS PELO TITULAR DO ÓRGÃO OU ENTIDADE PARA O SANEAMENTO DOS INDÍCIOS DE IRREGULARIDADES APONTADOS:

DNIT atendeu a determinação do Acórdão nº 44/2011-Plenário/TCU, e enviou relação detalhada dos serviços necessários que deveriam continuar em execução para que não houvesse perda dos serviços já executados.

2 - CONCLUSÃO:

O DNIT enviou ao Tribunal de Contas relatório detalhando os serviços que deveriam continuar em execução e, conforme informações atualizadas do desempenho da obra, resta somente a conclusão da galeria de concreto para o escoamento da água de chuva, visando evitar o risco de alagamento e perda dos serviços já executados.


A finalização dos serviços tem como objetivo assegurar a manutenção da rodovia até que os remanescentes sejam licitados, e esta Autarquia entende que a paralisação, neste momento, durante a execução destes serviços estritamente necessários de um empreendimento de extrema relevância para a região poderá causar danos desnecessários ao erário, decorrentes custos não previstos, potencial perda de serviços já executados e o retardamento injustificado da obra.

Neste sentido, e considerando o compromisso firmado com essa Comissão, de que o contrato será rescindido imediatamente após a conclusão dos serviços, entendemos desnecessária a inclusão desta obra no Anexo VI da LOA 2012.

7. Por todo acima exposto, considerando as providências tomadas por esta Autarquia visando o saneamento das irregularidades apontadas, bem como o compromisso formal junto a Comissão Mista e o Tribunal de Contas da União no sentido de adotar todas as providências que porventura possam persistir, solicitamos a essa Comissão sejam consideradas as informações acima por ocasião das análises precedentes a votação da Lei Orçamentária de 2012.

8. Destarte, caso Vossa Excelência julgue necessário, coloco-me a disposição para prestar quaisquer esclarecimentos complementares e, desde já, agradeço antecipadamente a atenção dispensada.

Atenciosamente,



Jorge Ernesto Pinto Fraxe
Diretor Geral

ANEXOS:

- 1 - BR-101/BA
- 2 - BR-050/MG
- 3 - BR-163/PA
- 4 - BR 376/PR
- 5 - BR-116/RS
- 6 - BR-448/RS
- 7 - BR-153/TO
- 8 - BR-440/MG