

GRUPO I – CLASSE II – Segunda Câmara

TC 028.238/2014-1.

Apenso: TC 014.150/2012-3.

Natureza: Tomada de Contas Especial.

Entidade: Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre (Dnit).

Responsáveis: Roosevelt Campos da Rocha (CPF 018.318.602-87); Siskon Consultoria de Sistemas Ltda (CNPJ 42.565.325/0001-61); Sondotécnica Engenharia de Solos S/A (CNPJ 33.386.210/0001-19); e Tescon Engenharia Ltda (CNPJ 39.785.563/0001-78).

Representação legal:

(a) Giuseppe Giamundo Neto (OAB-SP 234.412), entre outros, representando a Sondotécnica Engenharia de Solos S/A; e

(b) Guilherme Guedes de Medeiros (OAB-DF 36.924), entre outros, representando a Siskon Consultoria de Sistemas Ltda.

SUMÁRIO: TOMADA DE CONTAS ESPECIAL. DNIT. CONVERSÃO EM TCE A PARTIR DO ANTERIOR PROCESSO DE AUDITORIA. INDÍCIOS DE SUPERFATURAMENTO. CITAÇÃO. ACOLHIMENTO DA DEFESA PARA UM RESPONSÁVEL. EXCLUSÃO DA SUA RESPONSABILIDADE NO PRESENTE PROCESSO. REJEIÇÃO DAS ALEGAÇÕES DE DEFESA DOS DEMAIS RESPONSÁVEIS. CONTAS IRREGULARES. DÉBITO. MULTA. COMUNICAÇÃO.

RELATÓRIO

Trata-se de tomada de contas especial autuada, a partir da conversão do TC 014.150/2012-3, por força do Acórdão 2.676/2014 prolatado pelo Plenário do TCU no julgamento da auditoria sobre as evidências de dano ao erário na execução do Contrato n.º 72/2009 celebrado entre o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) e a Tescon Engenharia Ltda. sob o valor orçado de R\$ 53.798.251,71 para a execução dos itens de serviços em manutenção na BR-319-AM.

2. Após a análise final do feito, o Auditor Federal Míron Alfaia Castellani lançou o seu parecer conclusivo à Peça 68, com a anuência dos dirigentes da SeinfraRodoviaAviação (Peças 69 e 70), nos seguintes termos:

“(…) 2. O Contrato 72/2009-DNIT teve como objeto os serviços de manutenção da BR-319/AM, Crema 1ª etapa, km 13,0 ao 177,8, orçados em R\$ 53.798.251,71 – março/2008, e foi fiscalizado no âmbito do processo TC 011.515/2010-4 já encerrado (Fiscalis 248/2010), de relatoria do Ministro Substituto André Luís de Carvalho.

3. Ao longo de sua vigência, esse contrato sofreu termo aditivo assinado em 25/8/2009, que contemplou a 1ª revisão de projeto em fase de obras (1ª RPF0), sem reflexo financeiro, com a retirada/inclusão de serviços (TC 011.515/2010-4 - peça 5, p. 82-85).

4. Ocorre que, no âmbito do TC 011.515/2010-4, peça 12 daqueles autos, verificaram-se indícios de que os serviços incluídos na 1ª RPF0 do Contrato 72/2009-DNIT poderiam ter tido seus custos minimizados, pois haveria a possibilidade de diminuição das distâncias médias de transportes dos insumos, caso as usinas de solo e de concreto betuminoso usinado a quente – CBUQ fossem localizadas em posição diferente da adotada naquela revisão.

5. A apuração desses indícios de irregularidade foi aprofundada em processo apartado e apenso a este processo (TC 014.150/2012-3) autuado em cumprimento ao disposto no item 9.6 do Acórdão 1.183/2012-TCU-Plenário, de relatoria do Ministro Substituto André Luís de Carvalho.

6. No projeto básico, foi previsto que o canteiro de obras e a usina de CBUQ deveriam ser instalados no km 88,00 da BR-319/AM. Além disso, estava previsto o uso de material de três jazidas na execução de mistura solo/seixo/areia. A jazida S.1, localizada a 11,00 km do eixo da BR-319/AM, na altura do km 39,3, seria utilizada para os serviços executados entre os km 13,0 e 113,2, e as jazidas S.2 e S.3, localizadas a 2,00 km do eixo da rodovia, na altura dos kms 116,0 e 121,0, respectivamente, para os serviços entre os km 113,2 e 177,8 (peça 52, p. 194).

7. O relatório da 1ª RPFO, elaborado pela Tescon (peça 50, p. 27-177), incluiu quatro serviços não previstos no projeto básico elaborado pelo Consórcio STE/Dynatest (peça 52, p. 1-194): Reparo localizado profundo de pavimento, Enrocamentos de fundos de erosões alagadas, com sacos de solo-cimento jogados, Contenção de erosão com solo-cimento ensacado arrumado e Reconformação da plataforma em revestimento primário (peça 50, p. 139). Nessa oportunidade, passou a ser previsto o uso de mistura solo/cimento em vez da mistura solo/seixo/areia.

8. Como dito, a 1ª RPFO incluiu serviços novos no Contrato 72/2009 e os custos unitários da proposta inicial da Tescon (peça 58), como esperado, não foram alterados (peça 50, p. 70). Contudo, as composições de custo dos novos serviços usaram as DMTs calculadas como se o canteiro estivesse localizado no km 105,5, e não no km 88,0, conforme novo croqui de localização de jazidas (peça 50, p. 138).

9. De acordo com o projeto inicial, a jazida S.1 (localizada a 11,00 km do eixo da BR-319/AM, na altura do seu km 39,3) seria usada para obtenção de material a ser aplicado, junto com areia e seixo, entre o km 13,0 e o km 113,2 da rodovia. O solo extraído nessas jazidas seria transportado diretamente para os locais de aplicação, não necessitando passar previamente pelo canteiro de obras. Um dos serviços previstos na versão original do projeto no qual esse material **in natura** seria utilizado trata-se do item reparo profundo com demolição mecânica.

10. Contudo, na 1ª RPFO, foi prevista a utilização de solo-cimento. Essa mistura seria utilizada como insumo no serviço Reparo localizado profundo, também incluído na revisão. Ainda conforme revisão, a jazida de solo cujo material extraído seria utilizado na mistura solo-cimento localizava-se nas proximidades do km 39,2 da BR-319/AM, distante 13,50 km da margem da rodovia, uma vez que as camadas superiores dessa jazida apresentavam as melhores características para a camada de base de solo-cimento (peça 50, p. 54-62). Essa jazida foi denominada J5.

11. A questão é que a usina de solo-cimento foi construída no canteiro instalado no km 105,5. Isso faria com que fosse necessário transportar o solo extraído da jazida J5 até o km 105,5, para usinagem de mistura solo-cimento, e depois transportar essa mistura até o local de aplicação, entre os km 13,0 e 177,8.

12. A unidade técnica considerou que, se 'na revisão o canteiro/usinas tivessem sido reposicionados no km 39,2, em vez de no km 105,5, haveria redução do valor do serviço Reparo Localizado Profundo de R\$ 537,40/m³ para R\$ 388,61/m³'. Caso a usina de solos fosse posicionada próxima à jazida, em torno do km 39,2, o custo com transporte do solo para o preparo do solo-cimento seria praticamente eliminado, proporcionando a redução no preço unitário do serviço (TC 014.150/2012-3 – peça 68, p. 2-10):

(...) 13. Tomando por base essas alterações de serviços formalizadas na primeira revisão do projeto, sobretudo a mudança das jazidas de solo a serem exploradas, avalia-se que se na revisão o canteiro/usinas tivessem sido reposicionados no km 39,2, em vez de no km 105,5, haveria redução do valor do serviço Reparo Localizado Profundo de R\$ 537,40 para R\$ 388,61, conforme detalhado no Quadro 1, a seguir:

Quadro 1 - Síntese das CPUs constantes da peça 66

Itens	CPU 1	CPU 2	CPU 3	CPU 4	CPU 5	CPU 6
Equip./Mão de obra	R\$ 133,70	R\$ 134,74	R\$ 133,68	R\$ 133,68	R\$ 133,68	R\$ 133,68
Mat./Serv. Aux.	R\$ 68,27	R\$ 177,07	R\$ 146,84	R\$ 146,84	R\$ 146,84	R\$ 146,84

<i>Transportes</i>	R\$ 29,10	R\$ 155,50	R\$ 116,43	R\$ 59,32	R\$ 95,50	R\$ 45,90
<i>BDI</i>	R\$ 44,82	R\$ 70,09	R\$ 76,02	R\$ 64,82	R\$ 71,91	R\$ 62,19
<i>PU (03/2008)</i>	R\$ 275,89	R\$ 537,40	R\$ 472,97	R\$ 404,66	R\$ 442,09	R\$ 388,61

Fonte: CPUs constantes na peça 66

CPU 1: Projeto original, com canteiro de obras no km 88,0, jazidas de solo nos km 13,0 e km 113,2 e sem mistura com cimento;

CPU 2: Revisão de Projeto, com canteiro no km 105,5, jazida de solo no km 39,2 e mistura com cimento 9%;

CPU 3: Revisão de projeto com correções nos custos do transporte, canteiro no km 105,5, jazida no km 39,2 e mistura com cimento 9%;

CPU 4: Alternativa 1, canteiro no km 105,5, jazida no km 108,2 e mistura com cimento 9%;

CPU 5: Alternativa 2, canteiro no km 88,0, jazida no km 39,2 e mistura com cimento 9%;

CPU 6: Alternativa 3, canteiro no km 39,2, jazida no km 39,2 e mistura com cimento 9%.

14. Analisando-se o Quadro 1, supra, verifica-se que a localização adotada na primeira revisão do projeto (km 105,5) para o canteiro e as usinas apresenta-se como a menos vantajosa para a Administração, levando-se em conta as três possibilidades estudadas (km 105,5 – CPU 2, km 88,0 – CPU 4 e km 39,2 – CPU 6), mesmo considerando o emprego da mistura solo-cimento, não prevista na versão original do projeto (CPU 1).

15. Essa desvantagem tem como fator preponderante a distância entre a jazida de solo (proximidades do km 39,2) e o canteiro (km 105,5), que alcança 79,9 km, e a necessidade do solo ser transportado desde a jazida até a usina de solos, onde seria processada a mistura solo-cimento. Caso a usina de solos fosse posicionada próxima à jazida, em torno do km 39,2, esse custo com transporte do solo seria praticamente eliminado, proporcionando a redução no preço unitário do serviço.'

13. Do excerto acima, verifica-se que a unidade técnica considerou que, para viabilizar menores custos ao empreendimento, na 1ª RPFO o canteiro e as usinas (solo e CBUQ) deveriam ter sido relocados para o km 39,2. Ademais, considerou que só seria economicamente justificável transferir o canteiro de obras e as usinas do km 88,0 para o km 105,5 no caso de haver uma jazida de solos nas proximidades dessa nova localização.

14. Sobre esse ponto, a unidade apresentou fatos que sugeriam que o material usado na mistura solo-cimento era extraído de jazida localizada no km 108,2, e não no km 39,2 (TC 014.150/2012-3 – peça 68, p. 3-5):

'(...) 19. Nesse sentido, conforme Relatório de Vistoria 31/2010-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA (peça 67 do TC 014.150/2012-3), elaborado pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – Ibama a partir de elementos coletados em visita nas obras da BR-319/AM e disponível do endereço <https://www.ibama.gov.br/licenciamento/index.php>, verifica-se que a empresa Tescon, de fato, instalou o seu canteiro no km 105,5 (coordenadas UTM 20M 798840/9581459). Contudo, no citado relatório não existe qualquer menção de que a empresa tenha utilizado material proveniente de jazida localizada no km 39,2. Ao contrário, verificam-se evidências da utilização de solo proveniente de empréstimo lateral localizado no km 108,2, (...):

29. O DNIT deverá apresentar manifestação formal com indicação da responsabilidade da exploração da área de empréstimo lateral à rodovia, nas Coordenadas UTM 20 M 797473/9579454, possivelmente sem licenciamento ambiental.

30. Quanto a esta área foi emitida a Notificação 511488-B para a Tescon visando a manifestação da empresa sobre a responsabilidade sobre a exploração de jazida/área de empréstimo sem licenciamento, e esta enviou o Ofício 002/2009 afirmando que:

'Para a manutenção desta importante rodovia federal (...), a empresa necessita de áreas de empréstimos para recomposição topográfica desses locais. Como exemplo foi o que aconteceu neste ponto de coordenadas UTM 797473/9579454 (...). A empresa vem através deste solicitar ao Ibama um prazo de sessenta dias para apresentação das devidas licenças ambientais e aproveitar também para solicitar a redução da multa aplicada em 90%, pois a mesma agiu contrariando a legislação ambiental vigente'.

20. Considerando que para fundamentar o relatório de vistoria o Ibama inspecionou as áreas de apoio vinculadas às obras da BR-319/AM (jazidas, áreas de empréstimo, bota-foras, usinas de asfalto e canteiros de obras), fato registrado no próprio relatório; considerando também que no citado relatório não

existe qualquer indicativo de extração de material na jazida localizada no km 39,2, pode-se concluir que para realização dos serviços relativos ao Contrato 072/2009-DNIT a empresa Tescon possivelmente utilizou material extraído do empréstimo localizado no km 108,2 (Coordenadas UTM 20 M 797473/9579454), que está situado nas proximidades do canteiro e usinas (km 105,5) e não consta na primeira revisão de projeto.

21. Ressalte-se que, em resposta à diligência endereçada ao DNIT (peça 6 do TC 014.150/2012-3), aquela Autarquia encaminhou cópia das licenças ambientais das áreas de apoio (canteiro, jazidas, usinas etc.) obtidas pela empresa Tescon. Entre as licenças encaminhadas consta a Licença de Operação – LO 497/10-01, relativa a atividade lavra a céu aberto sem beneficiamento (peça 8, p.12). Essa licença se refere a jazida situada nas proximidades do km 39 da BR-319/AM, localização semelhante à jazida prevista na primeira revisão de projeto. Essa licença foi expedida em 31/5/2012, data posterior à rescisão do Contrato 072/2009-DNIT, ocorrida em 31/1/2011, de onde se conclui que a jazida objeto dessa licença não foi empregada nos serviços objeto do Contrato 072/2009-DNIT, corroborando as informações constantes no relatório do Ibama.

22. Também cabe registrar que embora a primeira revisão de projeto preveja a utilização de usina de solos para realização da mistura solo-cimento, nestes autos não se encontra qualquer evidência (fotografias, licença ambiental etc.) de que, de fato, essa usina de solos foi instalada. Inclusive, na diligência encaminhada ao DNIT por meio do Ofício 130/2014-TCU-SecobRodovia (peça 6) requereu-se que fossem encaminhadas ao Tribunal:

b) as licenças ambientais obtidas pela empresa Tescon Engenharia Ltda. referentes a todas as áreas de apoio (canteiros de obras, jazidas, usinas, caixas de empréstimo etc.) necessárias a realização dos serviços relativos ao Contrato 072/2009

23. Em resposta, o DNIT encaminhou (peça 8) as licenças de operação referentes a usina de CBUQ e de extração de solos. Quanto a usina de solos, a Autarquia não apresentou qualquer documento que servisse para evidenciar sua instalação/utilização.

24. Mesmo assim, para efeito de cálculo, considerando-se, de maneira conservadora, que a empresa realizou a mistura solo-cimento por meio de usina de solos; adotando-se o canteiro e as usinas no km 105,5 e admitindo-se que a Tescon utilizou a jazida localizada no km 108,2, verifica-se que o preço do serviço de Reparo Localizado Profundo alcança o valor de R\$ 404,66 (maio/2008), conforme a CPU 4 constante no Quadro 1, supra.

25. Do exposto, avalia-se que, para as condições apresentadas na primeira revisão de projeto (utilização de mistura solo-cimento, com solo proveniente da jazida localizada nas proximidades do km 39,0), o posicionamento do canteiro e usinas no km 39,0 apresenta-se como a solução mais vantajosa para a administração. Entretanto, considerando os indícios de que, durante a execução dos serviços, o solo utilizado na obra foi extraído de jazida localizada no km 108,2, conforme registrado em relatório do Ibama; considerando, ainda, que a mistura solo-cimento realmente foi realizada em usina de solos; avalia-se que a localização do canteiro e usinas no km 105,5 não se mostra, de todo, equivocada sob o aspecto econômico.'

15. Verifica-se que, conforme o entendimento da unidade técnica, a empreiteira teria retirado material de jazida próxima ao canteiro, em vez daquela localizada nas proximidades do km 39,2, e não teria repassado ao DNIT os ganhos auferidos com a redução nos custos de transporte.

16. Assim, a unidade técnica propôs, para o cálculo do dano ao erário, considerar a diferença entre o preço efetivamente pago por metro cúbico do serviço de Reparo Localizado Profundo (R\$ 537,40/m³) e o preço desse serviço considerando que canteiro estava localizado no km 105,5 e que a jazida do material usado na mistura solo-cimento estava no km 108,2 (R\$ 404,66/m³).

17. A unidade técnica ainda apontou que, além da questão relativa ao posicionamento do canteiro/usinas, havia outras falhas concentradas na utilização de custo para transporte de CBUQ acima do previsto no Sicro 2 e na superestimativa de distâncias médias de transporte. Esses dois aspectos já haviam sido abordados na instrução constante no TC 011.515/2010-4, peça 12, p. 5-8 e 10-11). Quanto a essas questões, a citada instrução apresentava a seguinte avaliação:

'26. Consta do projeto revisado (fl. 137, Anexo 1 ou peça 4, p. 140) que os custos de transporte dos itens CBUQ e Usinagem de Solo Cimento, são, respectivamente, R\$ 1,56/ton.km e R\$ 0,47/ton.km.

27. O transporte desses dois itens é realizado por meio de caminhões caçamba com capacidade de 10 m³. Esse transporte é do tipo local, haja vista os insumos serem produzidos e transportados pela própria empresa executora nas imediações da obra. Conforme o Sicro 2 - Amazonas - 3/2008, o transporte local em caminhões caçamba de 10 m³ é R\$ 0,49 /ton.km. Assim, considerando-se que o preço contratado para o

transporte de CBUQ é de R\$ 1,56/ton.km (conforme dito no item anterior), verifica-se que o custo unitário do transporte constante na CPU da revisão do projeto encontra-se superestimado.

(...) 32. Em relação à DMT do CBUQ, verificou-se no presente exame que a planilha da composição do serviço de remendo profundo (fl 137, Anexo 1 ou peça 4, p. 140), constante no projeto revisado, indica uma distância de 90 km para o transporte do CBUQ, diferentemente do transporte da mistura solo-cimento para a camada de base do remendo, que indica a distância de 41,2 km.

33. Essa diferença constatada representa, a princípio, uma incoerência, pois a massa asfáltica deve ser transportada para os mesmos locais em que será entregue a mistura solo-cimento, pois os dois itens compõem o mesmo serviço de remendo profundo, e, teoricamente, o transporte dos dois insumos têm como origem as respectivas usinas de produção, que estariam instaladas no canteiro de obras localizado no quilômetro 105,5, conforme revisão do projeto.'

18. Diante desse conjunto de indícios de irregularidade, o Tribunal exarou o Acórdão 2.676/2014-TCU-Plenário (relator: Min. Subst. André Luís de Carvalho), que determinou a conversão do TC 014.150/2012-3 nesta tomada de contas especial e a consequente citação dos responsáveis, conforme item 9.2 e subitens (peça 1, p. 1):

'9.2. determinar, desde logo, à SecobRodovia, nos termos dos arts. 10, § 1º, e 12, inciso II, da Lei nº 8.443, de 1992, e do art. 202, inciso II, do Regimento Interno do TCU, que promova a citação dos responsáveis solidários a seguir relacionados, para, no prazo de 15 (quinze) dias, a contar da ciência, apresentarem alegações de defesa ou recolherem aos cofres do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT a quantia abaixo discriminada, atualizada monetariamente a partir das respectivas datas até o efetivo recolhimento, diante das seguintes irregularidades:

Medição	Data do pagamento	Superfaturamento (R\$)		
		Principal	Reajustamento	Total
8	6/2/2010	R\$ 1.045.421,75	R\$ 107.573,90	R\$ 1.152.995,65
9	19/3/2010	R\$ 766.085,02	R\$ 78.830,15	R\$ 844.915,17
10	19/3/2010	R\$ 458.936,60	R\$ 47.224,58	R\$ 506.161,18
Total		R\$ 2.270.443,37	R\$ 233.628,63	R\$ 2.504.072,00

9.2.1. Tescon Engenharia Ltda., no valor de histórico R\$ 2.504.072,00 (principal mais reajustamentos), em decorrência de ter medido e recebido no âmbito do Contrato 072/2009-DNIT o quantitativo de 17.104,44 m³ do serviço de Reparo Localizado Profundo, cujo preço unitário encontra-se superestimado em R\$ 132,74 (maio de 2009), em desacordo com o disposto no art. 43, inciso IV, c/c art. 65, inciso II, § 1º da Lei 8.666, de 1993;

9.2.2. Consórcio Vecpro - Vetec/Projel, Sondotécnica Engenharia de Solos S.A e Siscon Consultoria de Sistemas S.A no valor histórico de R\$ 2.504.072,00 (principal mais reajustamentos), em decorrência de terem emitido parecer favorável à aprovação da primeira revisão de projeto em fase de obras que culminou com a efetivação do primeiro termo aditivo ao Contrato 072/2009-DNIT, o qual incluiu o serviço de Reparo Localizado Profundo, cujo preço unitário encontra-se superestimado em R\$ 132,74 (maio/2009), viabilizando a medição do quantitativo de 17.104,44 m³ desse item, em desacordo com o disposto no art. 43, inciso IV, c/c art. 65, inciso II, § 1º da Lei 8.666, de 1993;

9.2.3. Sr. Roosevelt Campos da Rocha, Fiscal da Unidade Local do DNIT – Castanho SRD/AM/RR, no valor histórico de R\$ 2.504.072,00 (principal mais reajustamentos), em decorrência de ter emitido parecer favorável à aprovação da primeira revisão de projeto em fase de obras que culminou com a efetivação do primeiro termo aditivo ao Contrato 72/2009-DNIT, o qual incluiu o serviço de Reparo Localizado Profundo, cujo preço unitário encontra-se superestimado em R\$ 132,74 (maio/2009), viabilizando a medição do quantitativo de 17.104,44 m³ desse item, em desacordo com o disposto no art. 43, inciso IV c/c art. 65, inciso II, § 1º da Lei 8.666, de 1993.'

Exame técnico

19. Em cumprimento à determinação do item 9.2 do Acórdão 2.676/2014-TCU-Plenário (relator: Min. Subst. André Luís de Carvalho), a antiga SecobRodovia promoveu a citação dos responsáveis em 11/11/2014, conforme quadro abaixo:

Quadro 1: Citação dos responsáveis

Responsável	Ofícios de	Peça da	Peça da	Peça da

	citação	citação	ciência	resposta
<i>Tescon Engenharia Ltda.</i>	0766/2014	5	32	43
<i>Sondotécnica Engenharia de Solos S/A</i>	0765/2014	6	26	41
<i>Siscon Consultoria de Sistema Ltda.</i>	0764/2014	7	31	44
<i>Consórcio Vecpro</i>	0762/2014	8	16	30
<i>Roosevelt Campos da Rocha</i>	0763/2014	9	20	47

Fonte: Elaboração própria

20. Apenas as empresas *Tescon Engenharia Ltda.* e *Siscon Consultoria de Sistema Ltda.* apresentaram argumentos questionando detalhadamente os indícios de irregularidade apontados pelo Tribunal na composição de preço unitário – CPU do serviço de *Reparo Localizado Profundo*, quais sejam:

a) adoção da distância de transporte da mistura asfáltica (DMT - 90,00 km) maior e incompatível com a distância de transporte da mistura solo-cimento (DMT - 41,20 km) e com a extensão do trecho;

b) utilização de custo para o transporte de CBUQ no valor de R\$ 1,56/ton.km, em montante bem acima do previsto no Sicro 2 – Amazonas – 3/2008, que prevê R\$ 0,49/ton.km, considerando-se a utilização de caminhões caçamba com capacidade de 10m³;

c) falta de economicidade da localização da usina de solos para mistura de material de base e da usina de produção de CBUQ no km 105,5 da rodovia.

21. Os demais responsáveis citados apresentaram argumentos que, no geral, buscam demonstrar que suas condutas não teriam relação com a contratação do serviço superfaturado. As alegações de defesa apresentadas pelos responsáveis encontram-se, a seguir, resumidas e acompanhadas das respectivas análises.

I – Alegações da Tescon Engenharia Ltda.

22. Em atendimento ao Ofício 766/2014-TCU/SecobRodovia, a *Tescon Engenharia Ltda.*, por seu representante legal, apresentou, em 28/1/2015, as alegações de defesa sintetizadas a seguir (peça 43):

a) o projeto de engenharia que fundamentou a contratação dos serviços objeto do Contrato 72/2009-DNIT, assinado em 4/2/2009, sofreu uma revisão logo no início da execução contratual para incluir serviços emergenciais, visando a garantir a trafegabilidade da rodovia. Isso foi necessário em razão da ocorrência de chuvas excepcionais do início de 2009, que provocou o alagamento de inúmeros trechos da rodovia (peça 43, p. 10):

‘(...) O objetivo dessa primeira revisão restringe-se ao processamento das alterações emergenciais necessárias a adequar o contrato dos recursos mínimos e indispensáveis à garantia da trafegabilidade na Rodovia BR-319/AM em seus primeiros 177,8 kms no estado do Amazonas, cuja necessidade decorre da coincidência do início do contrato, que se deu em Fevereiro de 2009, com o período rigoroso de chuvas próprio da região, nos meses de janeiro a julho, agravada, ainda, pelas chuvas excepcionais que assolam a região nesse ano, alarmantemente divulgadas pela imprensa.

O índice pluviométrico (de chuvas) em Manaus no mês de janeiro ultrapassou a média histórica medida pelo Serviço Geológico do Brasil (CPRM/SGB). Até o último dia 30, choveu em Manaus 35% acima da média histórica, que é de 294mm.’

b) os serviços incluídos nesse primeiro aditivo, assinado em 25/8/2009, foram medidos entre 1º-30/9/2009, 1º-31/10/2009 e 1º-30/11/2009 (peça 43, p. 28-29), apesar de serem pagos em 6/2/2010, 19/3/2010 e 19/3/2010 (8ª, 9ª e 10ª medições);

c) a circunstância de emergência atraiu a instalação do canteiro de obras e da usina de CBUQ para o local mais próximo do km 88,0, no caso o km 105,5, apenas para a execução dos serviços de recuperação emergencial da rodovia, visto que, de um lado, oferecia as condições mínimas para a imediata instalação e, de outro lado, preenchia o quadro de exigência para atendimento do interesse público, tendo em vista a condição emergencial e de urgência que motivou a revisão do projeto (peça 43, p. 32);

d) a situação de calamidade exigia celeridade, e 'não permitiu a implantação de um canteiro de obras no km 88,0 ou no km 39,2, ou em qualquer outro local onde fossem necessárias novas obras de terraplenagem e preparação do terreno, licenciamentos, instalações elétricas, água' (peça 43, p. 34).

e) a solução adotada na revisão do projeto, envolvendo o uso de mistura de solo-cimento (peça 43, p. 34):

'(...) atendeu a aspectos técnicos, justamente pela possibilidade de trabalhar com umidades adequadas, visto ser o solo-cimento produzido em usina com materiais que podem ser estocados em locais protegidos de chuvas, o que obviamente exigiria a disponibilidade imediata de grandes áreas cobertas e adequadamente protegidas de inundações.'

f) a unidade técnica do Tribunal chegou à conclusão que fora utilizada a jazida no km 108,2 para a obtenção da matéria prima usada na mistura de solo-cimento destinada aos reparos localizados profundos. Contudo, a empreiteira afirma que a jazida utilizada foi aquela localizada no km 39,2, conforme indicado no 1ª RFPO (peça 43, p. 36):

'(...) a jazida utilizada foi aquela localizada no km 39,2, conforme indicado no Relatório de Revisão de Projeto, e não a localizada no km 108,2. E isso decorreu por razões de natureza técnica. Não se deve perder de vista que o solo oriundo da jazida destinava-se à confecção da base de solo-cimento. A confecção da base de solo-cimento deve observar a Norma DNIT-ES 305/97. Essa Norma, vigente à época, define as características requeridas do solo a ser utilizado na mistura. Não por outra razão, o item 5.1.3 da Norma DNIT-ES 305/97 diz o seguinte:

5.1.3 Solo

Os solos empregados na execução de base de solo-cimento serão os provenientes de materiais, devendo apresentar as seguintes características quando submetidos aos ensaios DNER-ME 080, DNER-ME 082 e DNER-ME 122:

(...) Passando na peneira n.º 200: 5 a 35%

Limite de liquidez, máximo: 40%

Índice de plasticidade, máximo: 18%.'

Com efeito, a maior dificuldade na região refere-se a granulometria, visto ser os solos locais em geral saprolíticos, e quase sempre muito finos, com fração passante na peneira n.º 200, superior a 50%. A jazida estudada que apresentava melhores características, situa-se às margens da Rodovia Estadual, com acesso no marco km 39,2 da BR-319/AM, seus parâmetros técnicos médios são:

- Passando na peneira n.º 200 = 26,5% -- Ok

- Limite de liquidez = 36,08 -- Ok

- índice de plasticidade = 14,3 — Ok

De sua vez, a jazida localizada no km 108,2 apresenta um solo saprolítico muito fino, totalmente inapropriado para mistura de solo-cimento com teores viáveis de cimento. Os índices físicos determinados em laboratório são:

- Passando na peneira n.º 200 = 88% (inadequado)

- Limite de liquidez = 67,2% (inadequado)

- índice de plasticidade = 20,5% (inadequado)

Vê-se, então, que o solo da jazida localizada no km 108,2 não atende as especificações constantes da Norma DNIT—ES 305/97, principalmente, no que se refere à fração granulométrica que passa na peneira n.º 200, que é de 88%, mais do dobro do valor especificado na Norma, que é de 35%.

Conforme demonstrado no item anterior, o solo oriundo da jazida situada no km 108 não possui as características técnicas mínimas especificada nas Normas para Base de Solo-cimento. Portanto, não foi usada para esse fim.

Entretanto, assim como outras jazidas, a jazida situada no km 108,2 foi utilizada para SERVIÇOS DE RECOMPOSIÇÃO E CONTROLE DE EROSÕES, uma vez que, para as suas características, não havia restrições de ordem técnica para essa finalidade.

Dada essas circunstâncias, a Defendente utilizou-se de todos os meios possíveis para que a obtenção do solo adequado à confecção de Base de Solo-cimento não fosse afetada pela morosidade dos processos de licenciamento, sob pena de frustrar o objetivo da Primeira Revisão de Projeto, que foi o provimento ao contrato de itens de serviços necessários a RECUPERAÇÃO EMERGENCIAL DA RODOVIA.'

g) a empreiteira afirmou que não construiu usina nas proximidades do km 39,2 uma vez que 'a pequena quantidade de massa asfáltica para executar os serviços urgentes e emergenciais não justificava a instalação de uma nova usina' (peça 43, p. 39).

h) a responsável juntou como anexos a ficha de ensaio de jazida de km 108,2; Quadro Resumo de ensaio de jazida de km 39,2; defesa da Tescon junto ao Ibama de multa decorrente de relatório de vistoria 31/2010-CGTMO/DILIC/IBAMA; e Licença de exploração de ocorrência situada no km 39,2 (peça 43, p. 45-63);

i) a empreiteira afirmou, em relação à DMT de 90,00 km para o cálculo do CBUQ, que o percurso empregado para o transporte da mistura asfáltica é superior ao da mistura solo-cimento em razão de que 'para o Reparo Localizado Profundo, apesar do destino ser comum, os materiais possuem origens distintas. Inexiste, pois, a incompatibilidade alegada no que diz respeito à adoção da DMT - 90,00 km para a mistura asfáltica e da DMT - 41,20 km para mistura solo-cimento'. (peça 43, p. 30).

j) a empreiteira sustentou, quanto ao preço de transporte de CBUQ, que esse material não foi transportado em caminhões basculantes com capacidade de 10m³, mas em caminhões com caçamba térmica com capacidade de 5,5 m³ (peça 43, p. 21-25):

'A utilização de caminhões com caçamba térmica é de ordem eminentemente técnica, cujo objetivo é atender as normas de especificações técnicas do DNIT, no presente caso, especificamente a Norma DNIT 031/2006-ES.

No item 5.4.2 da Norma DNIT 031/2006-ES, que cuida da Temperatura do ligante, consta a seguinte prescrição:

Em decorrência da prescrição técnica acima transcrita, essa Norma estabelece que 'os agregados devem ser aquecidos a temperaturas de 10°C a 15°C acima da temperatura do ligante asfáltico, sem ultrapassar 177°C.'

Os limites, máximo e mínimo, da faixa de temperatura indicados no item 5.4.2 da Norma DNIT 031/2006-ES, acima transcrito, devem ser observados.

Não é desnecessário, ainda, trazer à colação que o Programa Integrado de Revitalização - CREMA 1ª ETAPA, originário do DNIT, consta, em seu item 2.1, o seguinte: 'Na execução de reparos localizados será obrigatoriamente utilizado CBUQ, dentro do conceito de 'remendo técnico', não se aceitando o PMF para esse tipo de serviço, sendo ainda obrigatório a utilização de caminhão térmico para o transporte da massa, e forma a manter a temperatura da mesma'

I.1 – Análise

I.1.1 – Localização da Jazida de solos para o serviço de Reparo Localizado Profundo.

23. Na instrução que propôs a conversão do débito apurado no processo TC 014.150/2012-3 em tomada de contas especial (TC 014.150/2012-3, peça 68), a unidade técnica considerou que o material usado pela empresa Tescon no serviço de Reparo Localizado Profundo fora extraído de jazida localizada no km 108,2, em vez da jazida localizada a 13,50 km do eixo da BR-319/AM, no seu km 39,2.

24. Um indício do uso da jazida situada no km 108,2 vinha do Relatório de Vistoria 31/2010-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, que apurou que a empresa Tescon estava retirando solo de uma ocorrência situada naquela localização. No mesmo relatório, não se encontrou indícios da utilização da jazida localizada nas proximidades do km 39,2, denominada na 1ª RPFO como J5.

25. Também contribuiu para rejeitar o emprego da J5 o fato de que a Licença de Operação – LO 497/10-01, relativa à atividade de lavra a céu aberto sem beneficiamento em jazida situada nas proximidades do km 39,2 da BR-319/AM, havia sido expedida em 31/5/2012, data posterior à rescisão do Contrato 72/2009-DNIT, ocorrida em 31/1/2011. Diante disso, concluiu-se, à época, que a jazida objeto dessa licença não teria sido empregada nos serviços objeto do Contrato 72/2009-DNIT (TC 014.150/2012-3, peça 8, p.12).

26. Na sua defesa, a empreiteira reafirma o emprego da jazida localizada nas proximidades do km 39,2 e apresentou licença de operação LO 0497/10-01 para extração de saibro naquela ocorrência, tendo o dia 17/9/2010 como data de emissão (peça 43, p. 63).

27. Apesar da data mais antiga, a licença também foi emitida mais de 9 meses depois da última medição relativa ao serviço de *Reparo Localizado Profundo*, executado entre 1º/9/2009 e 30/11/2009. Sobre esse ponto, a empresa afirmou:

‘Dada essas circunstâncias, a Defendente utilizou-se de todos os meios possíveis para que a obtenção do solo adequado à confecção de Base de Solo-cimento não fosse afetada pela morosidade dos processos de licenciamento, sob pena de frustrar o objetivo da Primeira Revisão de Projeto, que foi o provimento ao contrato de itens de serviços necessários a RECUPERAÇÃO EMERGENCIAL DA RODOVIA.’

28. Além disso, o representante da empreiteira afirma que o solo da jazida utilizada (J5, proximidades do km 39,2 da BR-319/AM) tinha características que permitiam o seu uso na mistura solo-cimento a ser aplicada no serviço de reparos localizados profundos. Ademais, sustenta que o material da jazida localizada no km 108,2 não apresentava características técnicas adequadas à produção de solo-cimento, apesar de reconhecer que empregou o material dessa ocorrência em outros serviços, por exemplo, o controle de erosões. Para demonstrar as características geotécnicas estudadas nas ocorrências, anexou fichas de ensaio do solo das jazidas localizadas no km 108,2 e no km 39,2 (peça 43, p. 45-51).

29. Corroborando esses dados geotécnicos, no relatório da 1ª RPFO (peça 50, p. 53-62) e no parecer da Assessoria Técnica - Siscon/Sondotécnica (peça 49, p. 50-53) é feita a análise do material proveniente da jazida localizada nas proximidades do km 39,2, concluindo-se que o material era viável para produção do solo-cimento a ser usado como base no serviço de reparo localizado profundo.

30. Nesse parecer, a assessoria informou que era viável a utilização do solo-cimento, apesar dessa alternativa ser 3,68 vezes mais cara que a reciclagem de solo com adição de brita. Para tanto, aceitou os argumentos do relatório da 1ª RPFO de que as condições de umidade da época impediam que esse último serviço fosse realizado (peça 49, p. 50-53).

31. Ainda quanto à jazida J5 e considerando a ausência de evidências concretas de sua efetiva utilização, pesquisou-se no **Google Earth** imagens de satélite que pudessem indicar que a referida ocorrência foi em algum momento explorada. Nessa pesquisa, verificou-se, com base nas imagens disponíveis no referido aplicativo, que em 2004 a área estava intocada e que em 2013 existe claro indicativo de que houve uma anterior exploração de material (peça 59). Desse modo, embora com base nessas imagens não se possa afirmar que a exploração da J5 ocorreu, exclusivamente, entre setembro e novembro de 2009, não se pode negar que essa ocorrência foi realmente explorada depois de 2004, sendo mais um indício de sua utilização nas obras, tal como sustenta a Tescon.

32. Por fim, a vistoria em que se baseou o Relatório de Vistoria 31/2010-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, que apurou que a empresa Tescon estava retirando solo de uma ocorrência situada no km 108,2, foi realizada entre 14 e 18 de junho de 2010, de forma que esse documento não deve ser usado como indício de uso de material extraído daquela jazida para a execução do serviço de *Reparo Localizado Profundo*, medido entre setembro e novembro de 2009 (peça 49, p. 131-193).

33. Do exposto, considerando que existem estudos geotécnicos mostrando que o solo da jazida J5 era o mais adequado à mistura solo-cimento; considerando que o material da ocorrência localizada no km 108,2 não é adequado tecnicamente para ser utilizado em mistura solo-cimento; e levando-se em conta que existem imagens de satélite mostrando que efetivamente a J5 foi explorada depois de 2004; propõe-se aceitar o argumento da Tescon, de que usou a jazida J5 como fonte de material para a mistura solo-cimento.

1.1.2 – Localização do Canteiro de Obras

34. Passa-se agora para a análise da justificativa da Tescon por ter usado, na sua composição de custo - CPU do serviço de *Reparo Localizado Profundo*, DMTs considerando que o canteiro de obras estaria localizado no km 105,5.

35. Segundo o representante da empresa, a situação de calamidade exigia celeridade, e ‘não permitiu a implantação de um canteiro de obras no km 88,0, ou no km 39,2, ou em qualquer

outro local onde fossem necessárias novas obras de terraplenagem e preparação do terreno, licenciamentos, instalações elétricas, água' (peça 43, p. 34).

36. Ocorre que o projeto elaborado pelo Consórcio STE/Dynatest (peça 52, p. 1-194) havia realizado o estudo de localização do canteiro de forma a reduzir os custos dos serviços, concluindo-se que ele deveria ser implantado no km 88,0 da BR-319/AM, a 1,00 km do eixo da rodovia (peça 52, p. 101).

37. Vale registrar que a própria empresa Tescon reconheceu nas suas alegações de defesa que o km 88,0 apresentava condições adequadas à construção do canteiro, mesmo em uma situação de chuvas rigorosas (peça 43, p. 31):

'Sob essa ótica, deve-se ter em conta que, no projeto que originou a contratação dos serviços, o canteiro de obras e a usina de CBUQ foram posicionados no km 88,0. Este local já havia sido usado como canteiro de obras e já possuía galpões, platôs elevados, energia instalada, água, esgoto e a facilidade para renovação de licenciamento ambiental.'

38. Desse modo, não se vislumbra justificativa plausível para alterar a instalação do canteiro de obras do km 88,0 para o km 105,5. Ademais, a implantação do canteiro no km 88,0 foi objeto de medição em fevereiro de 2009, período anterior ao início da tramitação do relatório da 1ª RPF0 na SRD/AM/RR, ocorrido em 12/3/2009 conforme informação da própria Tescon (peça 43, p. 28).

39. Dessa forma, se a empresa executora decidiu transferir o canteiro para o km 105,5 antes da formalização da 1ª RPF0, o fez por sua própria conveniência e sem cobertura contratual, não cabendo à Administração arcar com qualquer custo adicional advindo dessa mudança na localização das instalações.

40. Assim, não cabe considerar o posicionamento do canteiro no km 105,5 para efeito de elaboração de CPUs de serviços novos, no âmbito da 1ª RPF0. Ainda mais porque essa alteração aumenta desnecessariamente o preço do serviço de Reparo Localizado Profundo. Desse modo, para calcular o preço de referência desse novo serviço incluído na 1ª RPF0, deve ser usada a premissa de que a estrutura do canteiro estava localizada no km 88,0.

41. A empresa Tescon também apresentou justificativa para não ter instalado canteiro nas proximidades do km 39,2. A empresa afirmou que a situação de calamidade vivenciada à época das obras exigia celeridade na realização dos serviços, e não permitia a implantação de um canteiro de obras no km 39,2, ou em qualquer outro local onde fossem necessárias novas obras de terraplenagem e preparação do terreno, licenciamentos, instalações elétricas, de água etc.

42. Além disso, assegurou que o solo-cimento, produzido em usina com materiais que podiam ser estocados em locais protegidos de chuvas, exigia a disponibilidade imediata de grandes áreas cobertas e adequadamente protegidas de inundações.

43. De fato, não houve demora na execução dos serviços ditos emergenciais. O serviço de Reparo Localizado Profundo foi medido entre 1º/9/2009 e 30/11/2009 (peça 49, p. 131-194), enquanto o termo aditivo ao Contrato 72/2009 que contemplou a 1ª revisão de projeto em fase de obras (1ª RPF0) foi assinado em 25/8/2009.

44. Nesse contexto, como já havia canteiro de obras instalado e medido em fevereiro de 2009, localizado no km 88,0, caso a Tescon instalasse novo canteiro nas proximidades do km 39,2 apenas para a realização dos serviços emergenciais, ela teria que proceder os devidos trâmites ambientais e logísticos (fornecimento de água e energia elétrica, por exemplo), cabendo medir/receber novamente por essas instalações. Isso sem contar que, após a realização desses serviços iniciais, poderia surgir a necessidade de retornar o canteiro para o local originalmente previsto (km 88,0), acarretando novos custos.

45. Do exposto, considerando que a execução dos serviços relativos ao Contrato 72/2009-DNIT era realmente emergencial e sopesando as dificuldades e os custos inerentes à implantação de um novo canteiro de obras, acatam-se os argumentos da empresa Tescon, de que não seria razoável construir um novo canteiro ou usina de solos, com toda estrutura de suporte necessária, nas imediações do km 39,2. Contudo, rejeita-se a alegação de que se deveria considerar a localização do

canteiro no km 105,5, uma vez que já existia canteiro construído e medido no km 88,0, antes da tramitação da 1ª RPFO.

1.1.3 – Composições de preço auxiliares para o transporte de insumos (solo-cimento e CBUQ) no serviço de Reparo Localizado Profundo.

46. Quanto aos transportes, a empreiteira alegou que o CBUQ não teria sido transportado em caminhões basculantes com capacidade de 10,0 m³, mas em caminhões com caçamba térmica com capacidade de 5,5 m³. No entanto, não trouxe qualquer elemento comprobatório para fundamentar essa informação. Vale ressaltar que esse item de serviço sequer consta no Sicro 2 – março/2008 – Amazonas.

47. Aliado a isso, o Manual de Custos Rodoviários – Composição de Custos Unitários de Referência – Serviços de Conservação Rodoviária - Volume 5, p. 9 e 16 - aponta as seguintes premissas para o transporte dos insumos para a realização de remendos:

2.2.22 REMENDOS PROFUNDOS COM DEMOLIÇÃO DO REVESTIMENTO

Serão medidos pelo volume do remendo, em m³, incluindo mão-de-obra, equipamentos, ferramentas, espalhamento, compactação, demolição do revestimento betuminoso e a operação do caminhão basculante na carga, descarga e manobras. O material asfáltico e o transporte do material de base, da mistura (inclusive transporte comercial do material asfáltico) e da água (se necessário), serão pagos à parte.

(...) 2.2.70 TRANSPORTE LOCAL DE MATERIAL PARA REMENDOS

A medição será feita pelo momento de transporte, em t.km. A distância de transporte será medida segundo itinerário aprovado pela Fiscalização. O preço unitário inclui o caminhão e a descarga.

Devem ser considerados os pesos específicos das misturas betuminosas transportadas. No caso da brita, pode-se usar o valor da tabela relativa ao serviço 'Transporte em Caminhão Basculante de 5 m³ (9 t)'. Este preço se aplica somente ao transporte de mistura betuminosa ou agregado nos serviços de 'Correção de Defeitos', 'Tapa buraco' e 'Remendo Profundo'.

48. Como visto no excerto acima, o Sicro 2 estabelece que o transporte de materiais para realização de remendos profundos (serviço semelhante ao executado no Contrato 72/2009-DNIT – Reparo Localizado Profundo) deve ser pago à parte por item de serviço específico (3 S 09 002 03 - Transporte local de material para remendos), que não considera o emprego de caminhões com caçamba térmica como regra. Em vez disso, considera, como regra, o emprego de caminhões caçamba de 4,0 m³ de capacidade.

49. Assim, em atendimento ao disposto no Manual de Custos Rodoviários – Volume 5 – DNIT, para remunerar o transporte de solo-cimento e de CBUQ é adequado usar o item Sicro 2 – 3 S 09 002 03 – Transporte local de material para remendos. No caso do Contrato 72/2009-DNIT, considerando que o transporte local do material para remendo está incluso na CPU principal (Reparo Localizado Profundo), deixa-se de considerar o BDI do serviço 3 S 09 002 03, com isso o custo Sicro 2 – março/2008 – Amazonas para esse item é de R\$ 0,77/t.km.

50. Fez-se essa alteração em relação à CPU que motivou a conversão destes autos em TCE em benefício dos responsáveis, na medida em que anteriormente se considerou o emprego de caminhões caçamba de 10,0 m³ de capacidade, que proporciona um menor custo de transporte (peça 51, p. 4).

51. De forma semelhante, também em benefício dos responsáveis, considerou-se para os demais custos de transporte os itens específicos constantes do grupo de serviços '3 S' do Sicro 2, relativo a obras de Conservação Rodoviária. Desse modo, não se considerou o percentual de BDI incluso nas respectivas CPU, uma vez que, neste caso em análise, os transportes não sendo considerados como itens independentes, mas, sim, como auxiliares na composição principal do serviço Reparo Localizado Profundo (peça 63, p. 2). O uso do grupo de serviços '1 S' do Sicro 2 não é adequado, pois considera a utilização de quatro serventes, quantidade excessiva para a realização desse tipo de remendo.

1.1.4 – Distâncias Médias de Transporte - DMT

52. Quanto às DMTs usadas para transporte de solo-cimento e CBUQ, a Tescon apresenta argumentos contraditórios. Primeiro a empresa reconhece que o destino do CBUQ e da mistura solo-

cimento é o mesmo. Depois a empresa alega que a origem desses materiais seria diferente, apesar de o projeto e as CPU de CBUQ preverem sua produção no mesmo canteiro de obras onde seria produzido o solo-cimento.

53. Pelas informações apresentadas pela Tescon (peça 43, p. 30), depreende-se que a empreiteira não teria produzido o CBUQ no canteiro de obras, mas teria utilizado CBUQ proveniente de usinas de produção pré-existentes. Nesse sentido, a Tescon assegura que 'a adoção da DMT - 90,00 km não é uma escolha aleatória, mas, de um lado, está inserida em um contexto de emergência, urgência, quantidade de massa asfáltica e disponibilidade de usinas existentes'.

54. Ocorre que essa possibilidade de obtenção do CBUQ em diversas usinas de produção está em flagrante discordância das premissas constantes na CPU desse serviço. Como registrado, o projeto, a 1ª RPFO e as CPUs do CBUQ consideraram a produção desse insumo em usina localizada no canteiro de obras. Inclusive, está sendo remunerado o transporte dos insumos (brita, areia, material betuminoso e **filler**) para produção do CBUQ desde os respectivos locais de origem até o canteiro.

55. Assim, considerando que o CBUQ e o solo-cimento tiveram como local de origem o canteiro de obras localizado no km 88,0, de acordo com o projeto, e percorriam o mesmo caminho até serem utilizados na execução do mesmo serviço de remendo profundo, verifica-se que a DMT para esses dois insumos deve ser a mesma.

1.1.5 – Considerações finais

56. Diante dos argumentos apresentados pela empresa Tescon e acolhidos parcialmente, foi elaborada uma nova composição de custo - CPU para o serviço Reparo Localizado Profundo. As principais premissas usadas foram: utilização da jazida J5, localizada nas imediações do km 39,2 da BR-319/AM, a 13,50 km do eixo da rodovia, para a obtenção de material para a mistura solo-cimento, feita em usina; canteiro e usinas localizados no km 88,0 da BR-319/AM, a 1,00 km do eixo da rodovia; solo-cimento e CBUQ aplicados entre os km 13,0 e 176,7 da BR-319/AM, conforme previsto no relatório da 1ª RPFO (peça 63, p. 2).

57. Quanto a densidade dos materiais, não existem nos autos documentos mostrando a massa específica aparente da mistura solo-cimento na pista após sua compactação, como previsto na Norma DNIT 143/2010-ES. No relatório da 1ª RPFO, teste mostra apenas que o solo **in natura** compactado tinha densidade média de 1,930 t/m³ (peça 50, p. 61-62).

58. Diante da incerteza quanto a densidade do solo-cimento, na elaboração da nova CPU de referência (peça 63, p. 2) adotou-se o parâmetro de densidade utilizado no Sicro-2. Assim sendo, na CPU de referência foi considerado o uso de 181,4 kg de cimento na produção de um m³ de solo-cimento 9% ($0,09 \times 2016 \text{ kg/m}^3 = 181,4 \text{ kg/m}^3$). Essa densidade de 2,016 t/m³ é usada no serviço 2 S 02 241 01 - Base de solo cimento c/mistura em usina, indicando o peso do material a ser transportado.

59. Fez-se essa alteração em relação à CPU que motivou a conversão destes autos em TCE em benefício dos responsáveis, na medida em que anteriormente se considerou o emprego de 165,6 kg de cimento, em razão de ter sido adotada uma densidade de 1,840 t/m³ para o solo-cimento ($0,09 \times 1840 \text{ kg/m}^3 = 165,6 \text{ kg/m}^3$).

60. Como já relatado, para a remuneração dos transportes de solo-cimento e CBUQ foi adotado o serviço Sicro 2 - 3 S 09 002 03 – Transporte local de material para remendos, e a distância média para o transporte desses insumos, desde o canteiro (km 88,0) até os locais de aplicação foi de 42,33 km (considerando a execução conforme previsto na 1ª RPFO, ou seja, entre os km 13,0 e 176,7).

61. Para o fornecimento e transporte dos materiais betuminosos, foi usado o preço previsto no projeto inicial, que considerava como fonte desses produtos a cidade de Manaus/AM e que o canteiro estava localizado no km 88,0 (peça 52, p. 112 e 114). O CAP 20 foi usado no CBUQ na quantidade referenciada no serviço 1 A 01 390 52 (0,06 t de CAP 20 por tonelada de CBUQ, ou 0,0288 t em 0,2 m³ do remendo profundo – $0,06 \text{ t/t} \times 0,20 \text{ m}^3 \times 2,4 \text{ t/m}^3$). Já o CM 30 foi usado no serviço de imprimação na quantidade referenciada no serviço 2 S 02 300 00 (0,0012 toneladas de CM

30 por m² de imprimação, ou 0,0048 t em 4,0 m² realizados para cada m³ do serviço de reparo localizado profundo).

62. Além disso, foi considerado o pagamento de R\$ 10,73 pelo transporte por balsa para cada tonelada de cimento, areia, brita ou **filler**, como previsto em projeto básico (peça 52, p. 107).

63. Considerando as premissas acima, obteve-se o valor de R\$ 503,72/m³ para a CPU referencial do serviço de reparo localizado profundo (peça 63, p. 2). Aplicando o desconto de 1,03% da proposta da Tescon na licitação 370/2008, chega-se ao valor de R\$ 498,68/m³, inferior ao preço pago pela Administração Pública, de R\$ 537,40/m³.

64. Essa situação, em princípio, indicaria a ocorrência de um superfaturamento, a valores iniciais, no total de R\$ 662.283,92 no âmbito do Contrato 72/2009-DNIT, resultando no pagamento a maior, após aplicação de reajustes, de R\$ 730.432,93, em 6/2/2010 e 19/3/2010 (peça 67, p. 1). Esse valor deverá ser pago pela empresa Tescon Engenharia Ltda. em solidariedade com demais responsáveis pela aprovação da 1ª RPF0 com sobrepreço para o serviço Reparo Localizado Profundo.

65. Calculado esse superfaturamento, passa-se a apresentar uma avaliação complementar considerando as alterações verificadas nos locais onde foram efetivamente realizados os serviços de Reparo Localizado Profundo.

66. Nesse sentido, vale lembrar que no relatório da 1ª RPF0 foi previsto aplicar os remendos profundos entre os km 13,0 e 176,7 da BR-319/AM (TC 011.515/2010-4 - peça 59, p. 4). Porém, na prática, esse serviço foi realizado entre os km 13,0 e 113,0.

67. Essa questão foi abordada na instrução acostada à peça 12 do processo TC 011.515/2010-4, que apontou falhas na CPU apresentada no relatório da 1ª RPF0 do serviço de reparo localizado profundo e propôs instauração de processo apartado para o cálculo do dano ao erário resultante:

‘7. Entretanto, durante a auditoria realizada pela Secob-2 verificou-se, pelos boletins de medição, que o serviço de reparo profundo foi executado em sua quantidade total prevista (68.418,88 m² ou 17.104,71 m³), mas somente no trecho entre o km 13,0 e o km 113,00, o que indica que os consumos foram superiores ao previsto em projeto. Desse modo, do km 113,20 (Rio Castanho) até o km 177,80 (fim do trecho previsto no contrato) foram realizados apenas os serviços de controle de erosão.’

68. No processo TC 014.150/2012-3 essa questão foi retomada, concluindo-se que existiam indícios de ocorrência de dano ao erário. Tanto é que aqueles autos foram convertidos nesta tomada de contas especial e foi promovida a citação da empresa Tescon Engenharia Ltda., em decorrência de ter medido e recebido no âmbito do Contrato 72/2009-DNIT o quantitativo de 17.104,44 m³ do serviço de Reparo Localizado Profundo, cujo preço unitário encontrava-se superestimado.

69. No âmbito do processo TC 014.150/2012-3, a unidade técnica calculou que a DMT que deveria ser usada no transporte de CBUQ e do solo-cimento até os locais de aplicação deveria ser de 31,25 km em vez de 42,33 km, considerando que os materiais tinham origem no canteiro localizado no km 88,0 e foram aplicados entre os km 13,0 e 113,0 da BR-319/AM (TC 014.150/2012-3, peça 66, p. 5 e 17).

70. Considerando as premissas acima, elaborou-se outra CPU de referência a partir da qual obteve-se o valor de R\$ 482,36/m³ (peça 63, p. 1) para o serviço de reparo localizado profundo. Aplicando o desconto de 1,03% da proposta da Tescon na licitação 370/2008, chega-se ao valor de R\$ 477,54/m³, inferior ao preço pago pela Administração Pública, de R\$ 537,40/m³.

71. Assim, cabe à Tescon devolver ao erário o valor resultante da diferença entre o preço recebido pela execução do serviço de reparo localizado profundo (R\$ 537,40/m³) e o custo real desse item, realizado entre os km 13,0 e 113,0, ou seja R\$ 477,54/m³.

II – Alegações do Consórcio Vecpro - Vetec/Projel

72. Em atendimento ao Ofício 762/2014-TCU/SecobRodovia, o Consórcio Vecpro, por meio do seu representante legal, apresentou suas alegações de defesa acostadas à peça 30, as quais estão sintetizadas nos seguintes argumentos:

a) que seu Contrato 243/2007 com o Dnit, juntado na sua defesa (peça 30, p. 18-24), tinha por objeto a 'Execução dos Serviços de Assessoramento Técnico e Monitoramento do Desempenho dos Pavimentos nos Programas de Recuperação Rodoviária do DNIT, nos Estados do Amapá, Roraima e Amazonas', viabilizando o monitoramento da qualidade técnica dos processos implementados pelas construtoras, não se confundindo e nem se sobrepondo aos contratos típicos de supervisão da execução das obras existentes em todas as superintendências do Dnit (peça 30, p. 4);

b) que o parecer emitido pelo consórcio se restringiu única e exclusivamente à análise técnica conceitual das soluções de engenharia apresentadas, não entrando no mérito dos preços e composições de preço unitário, uma vez que isso não fazia parte das suas atribuições (peça 30, p. 5);

c) que somente foram analisados o conceito das modificações propostas e os seus quantitativos (no que se refere aos metros cúbicos previstos), verificando-se apenas a adequabilidade da solução apresentada pela Tescon, jamais adentrando no mérito da localização das jazidas e das usinas, bem como inexistente qualquer análise das CPUs (peça 30, p. 6-8);

d) que não foram analisadas as DMTs, CPUs, localização de canteiros e localização de jazidas. As medições dos serviços incluídos no primeiro aditivo ao Contrato 72/2009-DNIT (8ª, 9ª e 10ª medições) não passaram por aprovação do Consórcio Vecpro, e nem poderiam, até porque as análises econômicas do processo não faziam parte das responsabilidades atribuídas ao Consórcio (peça 30, p. 7-8).

II.1 - Análise

73. O objeto do Contrato 243/2007, firmado entre o Consórcio Vecpro e o Dnit, era a 'execução dos Serviços de Assessoramento Técnico e Monitoramento do Desempenho dos Pavimentos nos Programas de Recuperação Rodoviária do DNIT, nos Estados do Amapá, Roraima e Amazonas' (peça 30, p. 19).

74. Esse contrato resultou da Concorrência 30/2006, que selecionou empresas para a execução de serviços de Coordenação, Supervisão e Controle, de acordo com as especificações do Termo de Referência anexo ao edital da licitação (peça 56, p. 3), e define o seguinte escopo para os serviços a serem contratados (peça 56, p. 65):

'Os serviços previstos nestes Termos de Referência abrangem:

Assessoramento técnico local e avaliação técnica-qualitativa das obras;

Acompanhamento, monitoramento e controle dos padrões de desempenho de obras e serviços, específicos para cada tipo de contrato;

Assessoramento técnico local às Unidades Locais – ULs, UNIT's e ao DNIT;

Apoio local ao Gerenciamento do Programa;

Elaboração de estudos através de levantamentos da condição da malha monitorada e cadastramento de elementos rodoviários;

Consolidação das informações técnicas, diagnóstico sobre pontos críticos, acidentes, bem como a localização e condição das obras de arte especiais.'

75. Entre as atividades de avaliação técnica-qualitativa das obras estava a supervisão contínua, com instalação de laboratórios de solos, inventário de superfícies e os levantamentos necessários para garantir a qualidade das obras, e análise de solicitações de modificação das obras (peça 56, p. 66-70). Não existe menção à análise de preços unitários contratados entre as empreiteiras e o Dnit para as obras a serem supervisionadas.

76. O Consórcio Vecpro foi selecionado pela Concorrência 30/2006 para realizar os serviços de assessoramento e supervisão nos lotes 9 e 10. Esse último consistia em 1.410,00 km de rodovia nos estados do Amapá, Amazonas e Roraima (peça 56, p. 143-145).

77. Em relação especificamente ao projeto básico da obra em análise, Crema 1ª etapa entre os km 0,0 e 177,8 da BR-319/AM, o Consórcio Vecpro declarou responsabilidade técnica pelos levantamentos de campo, estudos e indicação de soluções de projeto. Por sua vez, o Consórcio STE/Dynatest declarou ser responsável pela checagem dos dados e pela elaboração do orçamento e dos preços unitários. Desse modo, verifica-se que o Consórcio Vecpro não emitiu parecer em relação

ao orçamento do projeto básico e que esse projeto não incluiu o serviço de Reparo Localizado Profundo, incorporado na 1ª RPFO (peça 30, p. 26-28).

78. Quanto à sua atuação no decorrer das obras, verifica-se que, ao longo de todo processo de aprovação da 1ª RPFO, o Consórcio Vecpro foi referido como responsável pelos serviços de supervisão da obra pelo chefe do Serviço de Engenharia SRD/AM/RR, pelo fiscal da Unidade Local do Castanho/SRD/AM/RR e pela Assessoria técnica da Unidade de Programas Especiais (UPESP) da CGMRR (peça 49, p. 8, 16, 46 e 51).

79. Apesar disso, ao examinar os elementos constantes dos autos, verifica-se que o Consórcio Vecpro emitiu parecer a respeito da 1ª RPFO do Contrato 72/2009-DNIT na qualidade de assessora para acompanhamento e fiscalização das obras (peça 49, p. 10-15). Tal manifestação ocorreu em 15/6/2009 e tratou, dentre outros pontos, da necessidade de inclusão do serviço de 'Reparos profundos com utilização de solo-cimento'. Ressalte-se que analisar solicitações de modificação de obras era, aliás, uma das atividades previstas para as empresas selecionadas na Concorrência 30/2006 (peça 56, p. 66).

80. Mais especificamente, na ocasião, o consórcio manifestou-se quanto à correção das quantidades propostas na revisão, informando que 'promoveu um levantamento direto em campo, apoiado através de imagens de vídeo-registro a verificar os valores propostos pela construtora'.

81. Vale registrar que nesse expediente inexistente qualquer menção ou comentário a respeito dos preços do serviço em questão e/ou de sua respectiva CPU (peça 49, p. 10-15). Quanto aos valores orçados, o documento apresenta apenas informação dando conta 'que as alterações propostas em conjunto não implicam em reflexo financeiro ao contrato'.

82. Acrescente-se que o argumento relativo à ausência de manifestação por parte do Consórcio Vecpro quanto à correção da CPU encontra respaldo no Despacho 76/2009, emitido pelo chefe do Serviço de Engenharia SRD/AM/RR, Engº Edson Moreira Cavalcante.

83. Nesse despacho, o chefe de serviço informa que, de acordo com os termos do edital que culminou na formalização do Contrato 243/2007, o Consórcio Vecpro, 'com relação à Revisão de Projeto em Fase de Obras, deve verificar a fidelidade dos estudos apresentados pela empresa, bem como verificar os quantitativos propostos'. No despacho não há qualquer menção de que caberia ao Consórcio Vecpro avaliar a conformidade dos preços unitários propostos na revisão de projeto (peça 49, p. 46-47).

84. No mesmo despacho, o chefe de serviço ainda informa que os 'levantamentos dos serviços de campo foram conferidos **in loco** pela Supervisora Vecpro e pelo Engenheiro Roosevelt Campos da Rocha, Fiscal da Unidade Local do Castanho/SRD/AM/RR' (peça 49, p. 46-47).

85. De igual forma, a análise técnica elaborada em conjunto pelos engenheiros das empresas Sondotécnica e Siscon ao se referir à supervisora/assessora técnica faz comentários apenas relacionados aos quantitativos da proposta de revisão. Quanto aos preços, informa que 'a Superintendência do Amazonas efetuou seus próprios cálculos para determinar os valores do Sicro aplicáveis ao caso' (peça 49, p. 50-53).

86. Diante dessas informações, verifica-se que o Consórcio Vecpro efetivamente não se manifestou em relação aos preços dos novos serviços incluídos na 1ª RPFO, em especial ao serviço 'Reparo Localizado Profundo', cujo preço unitário foi identificado como superestimado.

87. Para esse serviço, o Consórcio Vecpro manifestou-se favorável especificamente quanto ao quantitativo de 17.104,44 m³ proposto na revisão, quantidade que não foi alvo de questionamento no processo que redundou nesta TCE.

88. Assim sendo, por não ter se manifestado sobre os custos do serviço incluído no primeiro aditivo ao Contrato 72/2009-DNIT, nem ter sido a ele repassada essa responsabilidade, acatam-se as alegações de defesa apresentadas pelo Consórcio Vecpro, razão pela qual propor-se-á sua exclusão da relação de responsáveis neste processo.

III – Alegações da Siscon Consultoria de Sistemas Ltda.

89. Em atendimento ao Ofício 764/2014-TCU/SecobRodovia, a empresa Siscon Consultoria de Sistemas Ltda., por meio de seu procurador, apresentou o expediente datado de 2/12/2014, em síntese, com as seguintes alegações (peça 44):

a) preliminarmente, informa que antes da abertura desta tomada de contas especial a empresa nem sabia da existência do 'Relatório de Auditoria TC 014.150/2012-3, pois nunca foi chamada para responder sobre qualquer irregularidade alegada naquele processo', razão pela qual não poderia a manifestante integrar a presente tomada de contas especial, pois, não seria cabível que considera-la responsável por irregularidades das quais sequer tomou conhecimento que existiam, em um processo no qual nunca teve oportunidade de se manifestar em sua defesa, muito menos provar que não concorreu para as supostas irregularidades encontradas (peça 44, p. 5);

b) expressa que ao considerar a empresa como responsável em processo no qual jamais tomou conhecimento teriam sido feridos os princípios constitucionais do devido processo legal, do contraditório, e da ampla defesa, garantidos pela Constituição e pelo art. 2º, da Lei 9.784, de 29/1/1999;

c) afirma que a decisão por incluir os serviços emergenciais na planilha do Contrato 72/2009-DNIT, por meio da celebração de Termo Aditivo, decorrente da 1ª RPFO, foi da SRD/AM/RR, enquanto seu contrato foi firmado com o Dnit-Sede, e que a análise realizada pelos técnicos da Siscon e da Sondotécnica se ateve aos elementos constantes da 1ª RPFO apresentada pela Superintendência, que só foi aceita em sua 5ª Versão, após sucessivas alterações sugeridas pelos técnicos (peça 44, p. 14);

d) assevera que no projeto original do contrato havia sido realizado o estudo de localização do canteiro de forma a reduzir os custos dos serviços, concluindo-se que o canteiro deveria ser localizado no km 88,0. Contrariando essa premissa, a empreiteira Tescon Engenharia Ltda. acabou por instalar seu canteiro no km 105,5, local com maiores recursos logísticos (localidade de Castanho), mas não houve alteração dos preços unitários resultantes da licitação, daí que os custos, naquele primeiro momento, teriam sido absorvidos pela empresa Tescon, sem ônus para o Dnit (peça 44, p. 15);

e) sobre a falta de economicidade de não realocar o canteiro e a usina nas proximidades o km 39,2 na 1ª RPFO, assegura que a revisão foi realizada em função da necessidade de atendimento imediato. Assim, o primeiro aditivo ao contrato estaria disciplinado pela Instrução de Serviço 3/DNIT, de 24/7/2004, que não exigiria, nas obras emergenciais, o estudo de localização do canteiro de forma a reduzir os custos dos serviços (peça 44, p. 14);

f) informa que nas composições feitas pela Assessoria Técnica (Siscon/Sondotécnica) para estabelecer qual seria o valor do Sicro para o serviço de Remendo Profundo com Demolição Mecânica, apurou o valor de R\$ 547,32/m³, acima do valor proposto pela empreiteira e pago a ela, de R\$ 537,40/m³, e ainda acima do calculado pela SRD/AM/RR, de R\$ 546,30/m³ (peça 44, p. 15-22).

g) afirma que para elaborar essa CPU teria utilizado o km 88,0 como localização do canteiro de obras e da usina de solo-cimento e o km 39,2 para a jazida de solo, e por isso:

'(...) não foram utilizados a DMT = 90,0 km e nem o custo de transporte de CBUQ = R\$ 1,56/ton x km como citados no acórdão, valores estes considerados pelo auditor como responsáveis pelo sobrepreço. Os valores foram obtidos tendo como referência o canteiro situado no km 88,0, previsto no projeto aprovado pelo DNIT para execução das obras objeto do contrato n° TT-072/2009.

(...), foi utilizada a DMT de 42,33 km, assim como, a distância de transporte do Solo da Jazida 'J5' até a Usina de 63,3 km (ver Croquis de Ocorrências e DMTs). Ou seja, considerou-se para efeito de avaliação, que o preço limite de referência para o serviço seria aquele definido pela metodologia do SICRO para a localização do Canteiro e da Usina previstos no projeto licitado. O Croquis apresentado a seguir esclarece as demais condições em termos de DMTs e localização de ocorrências consideradas na composição dos custos unitários dos serviços em referência.

(...) E apesar das planilhas apresentadas no processo e no Relatório de Revisão de Projeto em Fase de Obras, encaminhado pela Superintendência Regional do DNIT nos Estados do Amazonas e Roraima para composição do preço unitário para Execução de Remendo Profundo com Demolição Mecanizada, terem sido elaboradas com critérios diferentes, o valor unitário resultante, utilizado para pagamento do serviço é

inferior ao calculado pela Assessoria Técnica, conforme demonstrado e apresentado nas planilhas anexas ao presente, não havendo dessa forma prejuízo ao Erário.'

III.1 - Análise

90. *Inicialmente, cabe registrar que o fato de a empresa Siscon não ter sido chamada a se manifestar na fase processual anterior a conversão do TC 014.150/2012-3 nesta TCE não prejudica os atos processuais posteriores adotados por esta Corte, em especial a citação da empresa para apresentar suas alegações de defesa quanto ao dano ao erário em apuração nestes autos.*

91. *Nesse sentido, cabe salientar que o art. 47 da Lei 8.443/1992 estabelece que 'ao exercer a fiscalização, se configurada a ocorrência de desfalque, desvio de bens ou outra irregularidade de que resulte dano ao Erário, o Tribunal ordenará, desde logo, a conversão do processo em tomada de contas especial'.*

92. *Esse comando também está explicitado no art. 252 do Regimento Interno do TCU (Seção V – Objeto da Fiscalização; Subseção I – Disposições gerais sobre a fiscalização de atos e contratos) ao estabelecer que 'se configurada a ocorrência de desfalque, desvio de bens ou outra irregularidade de que resulte dano ao erário, o Tribunal ordenará, desde logo, a conversão do processo em tomada de contas especial'.*

93. *Note-se que tanto no o art. 47 da Lei 8.443/1992, quanto no art. 252 do RI/TCU, não há qualquer menção abordando a necessidade imperiosa do contraditório dos agentes envolvidos nos indícios de irregularidade em apuração que configurem dano ao erário antes da instauração da TCE. Essa avaliação está coerente com o fato de que o contraditório e a ampla defesa serão necessariamente oportunizados no âmbito do processo de TCE.*

94. *Esse entendimento é o mesmo quando considerados os processos de TCE que tramitam preliminarmente nos órgãos nos quais foram constatadas irregularidades na aplicação de recursos federais.*

95. *Nesse contexto, no que se refere à ausência de notificação do responsável antes da instauração da TCE, a jurisprudência deste Tribunal é firme no sentido de que a realização do contraditório e da ampla defesa, para fins de condenação dos responsáveis por parte desta Corte de Contas, se dá na fase externa do processo de tomada de contas especiais, ou seja, por meio de sua regular citação, sendo irrelevante, para a configuração do contraditório, a ocorrência ou não de notificação anterior pelo órgão concedente (Acórdãos 1.404/2014-TCU-Plenário, rel. Marcos Bemquerer; 1.991/2014-TCU-Plenário, rel. Marcos Bemquerer; 2.875/2014-TCU-Plenário, rel. Benjamin Zymler; 4.578/2014-TCU-1ª Câmara, rel. Weder de Oliveira; 5.661/2014-TCU-1ª Câmara, rel. Bruno Dantas; 7.934/2018-TCU-2ª Câmara, rel. Ana Arraes; 15.122/2018-TCU-1ª Câmara, rel. Augusto Sherman; 2.752/2019-TCU-2ª Câmara, rel. André de Carvalho, dentre outros).*

96. *Rejeitados os argumentos quanto à ocorrência de suposto prejuízo ao contraditório e à ampla defesa, passa-se à análise dos elementos apresentados pela Siscon em relação ao fato de que tinha contrato com o Dnit-Sede, e, em razão disso, não teria responsabilidades em relação à obra do Contrato 72/2009-DNIT, conduzida pela SRD/AM/RR.*

97. *Para proceder a análise dessa alegação, cabe primeiramente apresentar excerto do Regimento Interno do Dnit no qual consta as competências da Diretoria de Infraestrutura Rodoviária-DIR, em relação às obras conduzidas pelas superintendências regionais da autarquia.*

98. *Assim, de acordo com o Regimento Interno do DNIT vigente à época do Contrato 72/2009-DNIT (Resolução-DNIT 10, de 31/1/2007):*

'Art. 80 À Diretoria de Infra-Estrutura Rodoviária compete:

I – administrar e gerenciar a execução de programas e projetos de construção, operação, manutenção e restauração da infra-estrutura rodoviária;

II – revisar projetos de engenharia na fase de execução de obras;

(...) Art. 83 À Coordenação-Geral de Construção Rodoviária, subordinada à Diretoria de InfraEstrutura Rodoviária, compete:

I – programar, coordenar e acompanhar a execução de obras de construção, pavimentação, aumento da capacidade, modernização, eliminação de pontos críticos, obras de arte especiais, acessos e

travessias urbanas, tanto em contratos diretos com o DNIT, como através de convênio firmado com entidades governamentais;

II – orientar e supervisionar a execução dos contratos e convênios das obras de construção em Rodovias Federais a cargo das Superintendências Regionais;

III – examinar orçamentos e planos de trabalho de obras e serviços elaborados pelas Superintendências Regionais, empresas e órgãos conveniados;

IV – coordenar a elaboração de documentos técnicos informativos com vistas à confecção de editais;

V – avaliar e coordenar as medições de serviços contratados para fim de pagamento bem como a documentação relativa a repasse de recursos para órgãos conveniados;

VI – acompanhar e coordenar as análises técnicas relativas aos serviços contratados e conveniados, com vistas às alterações de projeto em fase de obras, promovendo sua aprovação e encaminhando aditivos aos contratos e convênios para aprovação da Diretoria e obtenção de autorização para lavratura e assinatura do referido instrumento;

(...) Art. 86 À Coordenação-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária, subordinada à Diretoria de Infra-Estrutura Rodoviária, compete:

I – programar, orientar, coordenar e controlar a execução das atividades e programas de restauração e manutenção de rodovias federais;

II – orientar e supervisionar a execução das atividades relativas a obras a cargo das Superintendências Regionais e aquelas de objeto de convênios de delegação;

99. Conforme detalhado no excerto acima, era responsabilidade da Diretoria da Infraestrutura Rodoviária (DIR), localizada no Dnit-Sede, proceder à revisão de projetos em fase de obras. Desse modo, a Coordenação Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária (CGMRR) e a Coordenação Geral de Construção Rodoviária (CGCR), como suas subordinadas, deviam auxiliar a DIR nas suas tarefas, inclusive coordenando as análises técnicas relativas aos serviços contratados e conveniados, com vistas às alterações de projeto em fase de obras.

100. Nesse quadro, cabe lembrar que a atuação da empresa Siscon na análise da 1ª RPFO das obras em tela advém do Contrato TT-107/2008, firmado com o Dnit para a prestação de serviços técnicos especializados de gerenciamento do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), 2007-2010. Esse contrato de prestação de serviços era conduzido pela DIR (peça 57, 43-48).

101. Em vista disso, a Siscon deu suporte à Unidade de Programas Especiais (UPESP) e à CGMRR no processo de análise da 1ª RPFO que resultou no 1º aditivo ao Contrato 72/2009-DNIT.

102. Assim, não socorre à Siscon o fato de as obras relativas ao Contrato 72/2009-DNIT serem conduzidas pela SRD/AM/RR, pois cumpria a DIR e a CGMRR e sua assessoria, orientar e executar as atividades relativas às obras referentes a esse contrato, firmado entre a empresa Tescon e o Dnit-Sede, em especial as tarefas relacionadas à análise técnica da 1ª RPFO.

103. Em outro ponto de sua defesa, a empresa Siscon afirmou que, diferentemente do disposto no relatório da 1ª RPFO e do entendimento do Sr. Roosevelt Campos da Rocha, havia considerado outras premissas no cálculo da CPU do serviço de Reparo Localizado Profundo. Por exemplo, considerou o canteiro de obras no km 88,0 e a jazida de solo localizada nas proximidades do km 39,2 (J5). Tais premissas teriam sido consideradas na análise técnica emitida em conjunto com a empresa Sondotécnica.

104. Na referida análise técnica, consta que o item Reparo Localizado Profundo apresenta o valor de R\$ 547,99/m³. Contudo, as planilhas usadas que resultaram nesse valor não foram, à época, juntadas aos autos (peça 49, p. 50-53).

105. A Siscon tentou nas suas alegações de defesa suprir a falta do referido detalhamento ao apresentar a CPU que teoricamente teria elaborado na época da revisão do relatório da 1ª RPFO.

106. As planilhas apresentadas contêm composições unitárias dos itens de usinagem de solo-cimento, transporte de material para remendos, usinagem de CBUQ, CBUQ-Capa de rolamento AC/BC, pintura de ligação e remendo profundo com demolição mecanizada, e chegam no preço de R\$ 547,32/m³ para essa última composição (peça 44, p. 16-21).

107. Realmente, na CPU apresentada pela Siscon percebe-se a adoção do canteiro no km 88,0 e o emprego da J5, localizada nas proximidades do km 39,2 da BR-319/AM. Vale ressaltar que essas premissas estão sendo acatadas nesta instrução, conforme detalhado nos itens I.1.1 e I.1.2, supra.

108. A Siscon também informa que na sua CPU não teria adotado o custo de R\$ 1,56/t.km para remunerar o transporte do CBUQ desde o canteiro até os pontos de aplicação. A Siscon informa que adotou o item de serviço Transporte Local Material para Remendos, com custo de R\$ 1,16/t.km.

109. De fato, verifica-se na CPU apresentada pela Siscon o emprego do serviço auxiliar Transporte Local Material para Remendos. Esse entendimento também está sendo acatado nesta instrução, conforme item I.1.3, supra. Contudo, há uma significativa diferença entre a CPU adotada pela Siscon (1 A 00 002 03) e a que está sendo considerada, em benefício dos responsáveis, nesta instrução (3 S 09 002 03), que apresenta o custo de R\$ 0,77/t.km, embora as duas refiram-se ao mesmo serviço de Transporte Local Material para Remendos.

110. Enquanto se considera na CPU 3 S 09 002 03 apenas o emprego de caminhão basculante de 4,0 m³, na CPU 1 A 00 002 03 (adotada pela Siscon) considera-se o emprego de quatro serventes para realizar o transporte, além do caminhão de 4,0 m³. Ocorre que não se vislumbra a necessidade do emprego desses operários para a realização do serviço em questão, na medida em que o material (solo-cimento ou CBUQ) é carregado diretamente no caminhão por meio da usina de produção, sendo descarregado diretamente pelo caminhão caçamba no ponto de aplicação. Vale ressaltar que o custo do emprego dos operários representa 34% do valor da CPU 1 A 00 002 03. Também vale o registro o fato de que na CPU do serviço de Reparo Localizado Profundo já está previsto o emprego de seis horas de trabalho de serventes para executar 1 m³ desse serviço. Ou seja, não se mostra razoável que seja empregado no transporte do solo-cimento e do CBUQ quase que a mesma força de trabalho (67%) necessária para realizar todo o serviço de Reparo Localizado Profundo. Ademais, em nenhum outro item de transporte do Sicro utiliza-se serventes nas respectivas CPU.

111. Desse modo, considerando que a CPU 3 S 09 002 03 consta no grupo de serviços de conservação; considerando também que não se vislumbra, neste caso concreto, a necessidade técnica do emprego de quatro horas de trabalho de servente para realizar o transporte de 1,0 t.km de material para remendos; e considerando, por fim, que o Sicro 2 disponibiliza duas opções de serviço para o transporte local de material para remendos, cabendo adotar a mais barata, caso esta seja viável tecnicamente; rejeita-se a adoção da CPU 1 A 00 002 03 para remunerar o transporte do CBUQ e do solo-cimento, desde o canteiro até o ponto de aplicação, devendo-se utilizar a CPU 3 S 09 002 03 como referência.

112. Como já relatado, na Análise Técnica da Siscon/Sondotécnica, o serviço de Reparo Localizado Profundo apresenta o valor de R\$ 547,99/m³. Com base nessa análise, a Siscon concluiu que, apesar de terem sido elaboradas com critérios diferentes, o valor unitário constante da 1ª RPFO (R\$ 537,40/m³) era inferior ao preço por ela calculado. Tendo isso em mente, emitiu parecer favorável à aprovação do preço unitário constante da 1ª RPFO.

113. Ocorre que nesta instrução verificou-se que o preço unitário do serviço de Reparo Localizado Profundo apresenta o valor de R\$ 498,68/m³ (considerando a realização do serviço entre o km 13,0 e o km 176,7), sendo, portanto, inferior ao preço pago pela Administração Pública, de R\$ 537,40/m³.

114. Essa situação, indica a ocorrência de um superfaturamento no total de R\$ 662.283,92 (3/2008) no âmbito do Contrato 72/2009-DNIT, ao se considerar a realização do serviço entre o km 13,0 e o km 176,7.

115. Do exposto, resta demonstrado que a atuação da empresa Siscon Consultoria de Sistemas Ltda. contribuiu de forma efetiva para a materialização do superfaturamento de R\$ 662.283,92 (3/2008), no âmbito do Contrato 72/2009-DNIT.

116. Diante disso, considera-se que as alegações de defesa apresentadas pela empresa Siscon Consultoria de Sistemas Ltda. são insuficientes para sanear as irregularidades pelas quais foi citada, cabendo julgar suas contas como irregulares, condenando-a ao pagamento do débito a ela atribuído.

IV – Alegações da Sondotécnica Engenharia de Solos S/A

117. Em atendimento ao Ofício 765/2014-TCU/SecobRodovia, a empresa Sondotécnica Engenharia de Solos S/A, por meio de seu procurador, Sr. Théo Francisco Giffoni (peça 10), apresentou o expediente datado de 2/12/2014, com alegações (peça 41, p. 1) em relação ao fato de ter emitido parecer técnico que, ao fim, contribuiu para a ocorrência do dano ao erário apurado nestes autos:

‘2. Ocorre que a defendente jamais emitiu tal parecer pela simples razão de não ter contrato com nenhum ente público cujo objeto seja qualquer rodovia situada no Estado do Amazonas, tão somente o gerenciamento de obras em rodovias sem recursos federais, apenas com recursos de agências internacionais de fomento (Banco Mundial, BID e outros), razão da impossibilidade absoluta de lhe ser imputada a responsabilidade por esse fato.

3. A defendente se compromete a oferecer maiores detalhes tão logo possa examinar os autos de todos os processos em epígrafe, cuja vista foi requerida, mas até a presente data não foi concedida.’

118. No mais, em relação ao acesso dos representantes da empresa a estes autos, vale registrar que à peça 48 consta procuração da Sondotécnica nomeando como seu outorgado o advogado Sr. Théo Francisco Giffoni (OAB 150521/RJ). De igual modo, a Sondotécnica designou como sua representante a advogada Sra. Noéle Regina de Oliveira Guerino (OAB 27.017/DF), conforme procuração acostada à peça 10.

IV.1 - Análise

119. Primeiramente, cabe registrar que não condiz com os registros processuais a afirmação de que a empresa teria requerido vista do processo, mas que seu pedido não teria sido concedido. Diferente do que sustenta a defendente, verifica-se no processo TC 014.150/2012-3 (apenso a estes autos) que o requerimento de vista e cópia da Sra. Noéle Regina de Oliveira Guerino (OAB 27.017/DF), procuradora da empresa Sondotécnica Engenharia de Solos S.A., foi autorizado em 1º/12/2014, tendo a mesma assinado o termo de recebimento (TC 014.150/2012-3 – peça 80, p. 1).

120. Passando para a análise das irregularidades apontadas, vê-se que, na instrução que propôs a conversão do débito apurado no processo TC 014.150/2012-3 em tomada de contas especial, as empresas Sondotécnica e Siscon foram arroladas como responsáveis por, na função de assessoria técnica da UPESP e CGMRR/DIR/DNIT, terem emitido parecer favorável à aprovação da 1ª RPFO, que tinha preço unitário superestimado para o serviço Reparo Localizado Profundo (TC 014.150/2012-3, peça 68, p. 9). O Contrato PG-001/98-00 (peça 57, p. 9-42) foi apontado como sendo a origem da responsabilidade empresa Sondotécnica (TC 014.150/2012-3, peça 68, p. 7).

121. Consulta ao Portal de Compras do Governo Federal (Comprasnet) confirmou que o Contrato PG-001/98-00 (peça 57, p. 9-42), de 15/1/1998, firmado entre a Sondotécnica e o antigo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER, suportado com recursos de empréstimo do Banco Internacional para a Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD), cujo objeto do contrato era a prestação de serviços de consultoria técnica de gerenciamento do projeto de restauração e descentralização de rodovias federais, era o único termo entre a empresa e o DNIT vigente em 2009, na época da 1ª RPFO.

122. Desse modo, resta claro que a Sondotécnica tinha contrato firmado com o antigo DNER, vigente à época em que emitiu, em conjunto com a Siscon, o parecer favorável à aprovação da 1ª RPFO. Ademais, o objeto desse contrato abarca a sua atuação no âmbito das obras em comento, haja vista sua abrangência.

123. Quanto à irregularidade propriamente dita, percebe-se na defesa apresentada a total inexistência de alegações específicas em relação ao fato de ter emitido parecer favorável à aprovação da 1ª RPFO, que culminou com a efetivação do primeiro termo aditivo ao Contrato 72/2009-DNIT, que incluiu o serviço de ‘Reparo Localizado Profundo’, viabilizando a medição do quantitativo de

17.104,44 m³ desse item, em desacordo com o disposto no art. 43, inciso IV, c/c art. 65, inciso II, § 1º da Lei 8.666, de 1993.

124. Diante disso, e considerando as análises efetivadas em relação às alegações apresentadas pela empresa Siscon (item III.1, supra), considera-se que as alegações de defesa apresentadas pelo procurador da empresa Sondotécnica Engenharia de Solos S/A são insuficientes para sanear as irregularidades pelas quais foi citada, cabendo julgar suas contas como irregulares, condenando-a ao pagamento do débito a ela atribuído.

V – Alegações do Sr. Roosevelt Campos da Rocha

125. Em atendimento ao Ofício 763/2014-TCU/SecobRodovia, o Sr. Roosevelt Campos da Rocha, apresentou o expediente protocolado na extinta Secex-AM em 3/2/2015, em síntese, com as seguintes alegações (peça 47):

a) expressa seu descontentamento por ser apontado, diante de toda a estrutura organizacional do Dnit, como o único ‘responsável pela composição de preços unitários referente ao Primeiro Aditivo ao Contrato 72/2009’, tendo em vista que ‘não dispunha de competência para examinar a hostilizada composição de preços unitários’ (peça 47, p. 12);

b) afirma que o parecer por ele subscrito (Memorando 54/2009, de 15/6/2009), tinha apenas natureza jurídica de recomendação, e não poderia ter a força de retirar a responsabilidade de todos os demais que atuaram no feito (peça 47, p. 15);

c) apresenta uma exposição das competências das unidades administrativas que compõem a estrutura do Dnit e da Superintendência Regional nos estados do Amazonas e Roraima, em conformidade com os normativos da autarquia (peça 47, p. 22-27);

d) informa que dentre as competências prescritas às regionais pelo DNIT, no art. 122 do Regimento Interno do Dnit, ‘nenhuma delas refere-se à de elaborar e/ou analisar, de forma definitiva, a composição de preços unitários de alteração de projeto em fase de execução de obras’ (peça 47, p. 27);

e) apresenta ainda, o responsável, todo o encaminhamento dado no relatório de revisão, que passou pelo chefe do Serviço de Engenharia da SRD/AM/RR, pelo superintendente regional e pelo Consórcio Vecpro (peça 47, p. 9-10). Apenas depois, em 15/6/2009, o responsável teria elaborado o Memorando 54/2009, onde emite a sua opinião sobre o assunto;

f) declara, também, que chefe do Serviço de Engenharia encaminhou todo o processo, inclusive com o seu memorando, à Coordenação Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária/DIR/DNIT ‘para análise técnica e providência para fins de aprovação pela Diretoria Colegiada do DNIT’ (peça 47, p. 11). Essa análise foi feita pelas empresas Sondotécnica e Siscon (peça 47, p. 11).

g) destaca, também, que a Procuradoria Federal Especializada (PFE) manifestou seu entendimento, sendo o processo encaminhado novamente à Diretoria de Infraestrutura Rodoviária/DNIT, que elaborou o Relato à Diretoria Colegiada/DNIT, que aprovou o referido relato, sendo assim assinado o Primeiro Aditivo ao Contrato 072/2009-DNIT (peça 47, p. 11-12).

V.1 - Análise

126. Observa-se nas alegações apresentadas que o responsável oferece em essência dois argumentos em destaque, a fim de minimizar ou excluir sua responsabilidade nos presentes autos.

127. Como primeiro argumento, tem-se a informação de que seu Memorando 57/2009 teve natureza apenas de recomendação e que estava atrelado, unicamente, à situação de calamidade, emergência e urgência, de um lado, e, de outro lado, à imperiosa necessidade de trafegabilidade da BR-319/AM.

128. Contrariando esse primeiro argumento em destaque, verifica-se que o responsável elaborou/apresentou no memorando uma planilha de composição de preço unitário - CPU do serviço ‘Reparo Localizado Profundo’ – 3 S 08 101 02’, cujo preço unitário total é de R\$ 546,30/m³ (peça 49, p. 24). Vale ressaltar que a proposta apresentada pela Tescon Engenharia Ltda. e constante do

Relatório da 1ª RPFO chega ao custo unitário de R\$ 537,40/m³ para o mesmo serviço (peça 50, p. 140).

129. Considerando que para fundamentar as conclusões do Memorando 57/2009 foram elaboradas e apresentadas CPUs referentes aos serviços novos incluídos na 1ª RPFO e que tais CPUs chegaram a valores maiores que as constantes da 1ª RPFO, fica evidente que a natureza desse expediente se trata de fundamentação técnica para tomada de decisão, não apenas uma simples recomendação.

130. Note-se que o Memorando 57/2009 busca demonstrar, tecnicamente e economicamente, que o preço ofertado pela empresa Tescon Engenharia Ltda. na 1ª RPFO era inferior ao praticado no sistema Sicro do Dnit. Ou seja, que o preço ofertado seria aceitável, nos termos dos normativos da autarquia, que impedem a contratação de serviços com preços superiores ao desse sistema, salvo em casos devidamente justificados.

131. O segundo argumento em destaque diz respeito ao pedido de exclusão de sua responsabilidade solidária e a inclusão de outros responsáveis.

132. Antes de examinar este argumento, cumpre citar trecho do voto da Ministra Ana Arraes que suportou o Acórdão 1.337/2017-TCU-Plenário:

‘23. Além disso, é consagrado nesta Corte de Contas o entendimento de que não há necessidade de chamamento no processo de controle externo de todos os corresponsáveis por débitos perante o erário, porquanto o instituto da solidariedade passiva é benefício conferido pelo legislador ordinário ao credor, que pode exigir de um ou de alguns dos devedores, parcial ou totalmente, o pagamento da integralidade da dívida, bem como renunciar à solidariedade em favor de um, de alguns ou de todos os devedores, sem prejuízo do direito do devedor que satisfaz a dívida por inteiro de exigir de cada um dos codevedores a sua quota (Acórdão 3.320/2015-Plenário, relatado pelo ministro José Múcio Monteiro).’

133. Além disso, o parecer emitido pelo chefe da Unidade Local de Castanho/SRD/AA/RR, no Memorando 54/2009, comentou as alterações propostas na 1ª RPFO, destacou os serviços novos acrescidos e discorreu sobre os quantitativos e preços desses serviços. Nesse passo, asseverou ‘que todos os preços unitários propostos na presente revisão são inferiores aos calculados, dessa forma, satisfazendo, portanto, o que preconiza a Instrução de Serviço do DNIT’. Concluiu o memorando informando que ‘essa Unidade local recomenda a aprovação da revisão proposta, por julgá-la apropriada e absolutamente necessária a garantia da trafegabilidade da rodovia’ (peça 49, p. 16-22).

134. Desse modo, resta comprovado que a conduta do engº Roosevelt Campos da Rocha em recomendar a aprovação da 1ª RPFO foi determinante para a anuência sequencial nas demais unidades do Dnit e culminou na aprovação do 1º aditivo ao Contrato 72/2009-DNIT. Portanto, cabe incluí-lo como responsável em relação ao dano ao erário calculado, quando se considera a realização dos serviços entre os km 13,0 e 176,7.

135. Diante disso, e considerando também as análises efetivadas em relação às alegações apresentadas pelas empresas Tescon e Siscon (itens I.1 e III.1, supra), considera-se que as alegações de defesa apresentadas pelo engº Roosevelt Campos da Rocha são insuficientes para sanear as irregularidades pelas quais foi citado, cabendo julgar suas contas como irregulares, condenando-o ao pagamento do débito a ele atribuído.

VI – Considerações sobre o cálculo do dano ao erário e a prescrição da pretensão punitiva

136. Finalizada a análise das alegações de defesa apresentadas pelos responsáveis, cabe lembrar que para promover as respectivas citações, apurou-se o dano ao erário considerando que o canteiro de obras estava localizado no km 105,5 e a jazida do material usado na mistura solo-cimento estava no km 108,2 (peça 51, p. 4). Nesse cálculo o valor de referência para o serviço de ‘Reparo Localizado Profundo’ foi R\$ 404,66 e o dano ao erário foi estimado em R\$ 2.504.072,00 (valores históricos – PI + Reajustamento).

137. Em razão dos argumentos apresentados, sobretudo, pela Tescon Engenharia Ltda. e pela Siscon, recalculou-se a CPU do serviço de ‘Reparo Localizado Profundo’ obtendo-se dois valores de referência para o metro cúbico desse serviço. Isso porque, no relatório da 1ª RPFO foi

previsto aplicar os reparos localizados profundos entre os km 13,0 e 176,7 da BR-319/AM, mas, na prática, esse serviço foi realizado entre os km 13,0 e 113,0. Com isso, calcularam-se os seguintes valores de referência:

a) R\$ 498,68/m³ (3/2008), considerando a realização do serviço entre o km 13,0 e o km 176,7, de acordo com o relatório da 1ª RPFO (peça 64, p. 2);

b) R\$ 477,54/m³ (3/2008), considerando a realização do serviço entre o km 13,0 e o km 113,0, como o serviço foi de fato executado (peça 64, p. 1).

138. Assim, os responsáveis delimitados na Matriz de Responsabilidade, anexa a esta instrução, devem restituir ao erário o valor resultante da diferença entre o preço recebido pela execução do metro cúbico de reparo localizado profundo (R\$ 537,40/m³) e o custo real desse item.

139. O superfaturamento total apurado no âmbito do Contrato 78/2009, a preços iniciais, foi de R\$ 1.023.871,78 (3/2008), valor resultante da multiplicação da quantidade executada do serviço (17.104,44 m³) pela diferença entre o preço calculado no relatório da 1ª RPFO e efetivamente pago à empresa Tescon (R\$ 537,40/m³) e o preço de referência (R\$ 477,54/m³) que deveria ser pago para remunerar a execução desse serviço entre os km 13,0 e o km 113,0.

140. Esse superfaturamento divide-se em duas parcelas, a resultante do sobrepreço verificado no relatório da 1ª RPFO, que foi elaborado considerando que o serviço de 'Reparo Localizado Profundo' seria realizado entre os km 13,0 e 176,7, e a parcela resultante do pagamento por serviço realizado em desconformidade com a revisão do projeto, uma vez que o serviço foi executado apenas entre os km 13,0 e 113,0, o que alterou as distâncias médias de transportes dos insumos e o custo de execução desse item pela empresa Tescon.

141. O valor por metro cúbico resultante da diferença do valor com sobrepreço calculado na 1ª RPFO e efetivamente pago pela execução do serviço de 'Reparo Localizado Profundo' (R\$ 537,40/m³) e do preço de referência para esse serviço, se realizado entre os km 13,0 e 176,7, (R\$ 498,68/m³) é de R\$ 38,72/m³ (peça 63, p. 2). Uma vez que foram executados 17.104,44 m³ do item, o superfaturamento decorrente do sobrepreço verificado na 1ª RPFO alcança o montante de R\$ 662.283,92 (3/2008), a preços iniciais. Esse débito deverá ser pago, de forma solidária, pelos responsáveis pela aprovação da 1ª RPFO e pela empresa Tescon Engenharia Ltda., que recebeu pagamentos superfaturados pela execução desse serviço.

142. O superfaturamento resultante da execução do serviço de 'Reparo Localizado Profundo' em desconformidade com a 1ª RPFO, uma vez que esse serviço foi executado apenas entre os km 13,0 e 113,0, deve ser atribuído apenas à empresa Tescon Engenharia Ltda., e seu valor alcança o montante de R\$ 361.587,86 (3/2008), uma vez que foram executados 17.104,44 m³ do item e a diferença entre o preço de referência para esse serviço se realizado entre os km 13,0 e 176,7 (R\$ 498,68/m³) e o preço de referência para a execução desse serviço entre os km 13,0 e 113,0 (R\$ 477,54/m³) é de R\$ 21,14/m³.

143. Somando as duas parcelas de superfaturamento, a decorrente de sobrepreço presente na 1ª RPFO para o item 'Reparo Localizado Profundo', e aquela resultante da execução do serviço em desconformidade com essa revisão, obtém-se o valor de R\$ 1.023.871,78 (3/2008). A 8ª medição foi paga em 6/2/2010 e as 9ª e 10ª medições foram pagas em 19/3/2010, com reajuste de 10,29%. Aplicando o fator de reajuste, os pagamentos superfaturados foram de R\$ 336.326,59 (8ª medição), R\$ 394.106,34 (9ª medição) e R\$ 398.795,25 (10ª medição).

144. Ainda em relação à alteração do local de realização dos reparos localizados profundos, cabe lembrar que, no âmbito do processo TC 011.515/2010-4, os fiscais Roosevelt Campos da Rocha, José Fábio Porto Galvão e Isaías Reis Pinheiro foram ouvidos em audiência por terem atestado a execução do serviço de reparo profundo com quantitativos acima do previsto para o subtrecho km 13,0 – 113,0 da BR-319/AM, em desconformidade com o projeto revisado, sem a apresentação das devidas justificativas e sem reportar, nos boletins de medição, a ocorrência de discrepância entre a execução dos serviços e o projeto. Esses servidores, sob presidência do primeiro,

foram designados pela Portaria DNIT 19, de 30/3/2009, para formar a comissão de acompanhamento das obras do Contrato 72/2009-DNIT (peça 64, p. 6).

145. Após a análise das razões de justificativa apresentadas, este Tribunal determinou, por meio do Acórdão 1.183/2012-TCU-Plenário, que esses servidores fossem multados, uma vez que os argumentos apresentados por eles foram considerados insuficientes para elidir a irregularidade pela qual foram chamados em audiência (TC 011.515/2010-4, peça 15).

146. Após a aceitação de pedidos de reexame, a condenação foi mantida apenas para o Sr. José Fábio Porto Galvão (TC 011.515/2010-4, peça 64). Isso porque foi considerado que o reparo localizado profundo foi aplicado de forma adequada na 8ª medição, e que o serviço apenas foi realizado em desconformidade com o relatório da 1ª RPFO nas 9ª e 10ª medições. Para essas duas últimas medições, a equipe de fiscalização passou a ser composta pelos Srs. José Carlos Duarte, José Fábio Porto Galvão e Ivone Catarina Simões Hoffman, sob presidência do primeiro, de acordo com a Portaria DNIT 1.606, de 17/12/2009 (peça 65, p. 11) e conforme análise da Secretaria de Recursos (TC 011.515/2010-4, peça 59, p. 4):

‘15. Não obstante a mencionada portaria tenha sido assinada em dezembro de 2009, as 9ª e 10ª medições (peça 30, p. 23-24), referentes aos meses de outubro e novembro, com volumes compactados atestados de 5.771,82 m³ e 3.457,41 m³, respectivamente, que somados aos 7.875,7 m³ medidos anteriormente, atingiram o total pactuado de 17.104,44 m³ (somente para o trecho do km 13,0 ao km 113,0), já foram assinadas pelos novos integrantes da comissão, entre eles o Sr. José Fábio Porto Galvão. Assim, esse responsável, diferente dos outros dois recorrentes, assinou as três medições realizadas atestando a execução dos serviços de reparos profundos em conformidade com o ajustado no primeiro termo aditivo.

16. Desse modo, considerando que até a 8ª medição não há elementos nos autos que permitam concluir que os serviços foram executados fora do previsto no termo aditivo, entende-se inadequada a aplicação de multa aos Srs. Isaias Reis Pinheiro e Roosevelt Campos da Rocha, motivo pelo qual se propõe o provimento integral dos recursos por eles interpostos. Tal conclusão não pode ser aplicada ao Sr. José Fábio Porto Galvão, pois este assinou as três medições questionadas. Por essa razão, nos itens seguintes, analisar-se-ão as demais alegações recursais com vistas a verificar se são capazes de afastar a multa aplicada a esse último recorrente.’

147. Dessa forma, os Srs. José Carlos Duarte, José Fábio Porto Galvão e Ivone Catarina Simões Hoffman foram responsáveis pela medição do serviço de Reparo Localizado Profundo em desconformidade com a 1ª RPFO, irregularidade que acabou por beneficiar a empresa Tescon Engenharia Ltda. (peça 65, p. 3, 5, 12, 24-33; peça 66, p. 3, 5, 10, 22-25).

148. De acordo com a Súmula/TCU 59, a citação do responsável, para apresentar alegações de defesa ou recolher o débito, constitui formalidade essencial, que deve preceder o julgamento do processo dos responsáveis por bens, valores e dinheiros públicos, pelo Tribunal de Contas. Dessa forma, para responsabilizar esses servidores pelo dano decorrente da execução do serviço de Reparo Localizado Profundo em local diferente do previsto na 1ª RPFO, em solidariedade com a empresa Tescon Engenharia Ltda., seria necessário citá-los por irregularidade cometida ainda entre outubro e novembro de 2009.

149. Por questão de racionalidade administrativa e celeridade processual, considerando o avançado estágio desse processo de TCE, de apreciação das alegações de defesa dos responsáveis já citados, não será proposto o chamamento aos autos dos Srs. José Fábio Porto Galvão, José Carlos Duarte e Ivone Catarina Simões Hoffman. Cabe mencionar que apenas o primeiro desses servidores teve a oportunidade de apresentar ao Tribunal suas razões de justificativa, por ter sido ouvido em audiência no âmbito do processo TC 011.515/2010-4.

150. Esses agentes públicos poderiam vir a ser responsabilizados em solidariedade com a empresa Tescon Engenharia Ltda. em função do dano decorrente do serviço contratado ter sido realizado apenas entre os km 13,0 e km 113,0, se, após citados, suas alegações de defesa forem rejeitadas. Esse prejuízo é o resultado da subtração dos débitos apurados considerando, para esse serviço, os valores de referência de R\$ 498,68 (3/2008) e R\$ 477,54 (3/2008).

151. Contudo, é consagrado nesta Corte de Contas o entendimento de que não há necessidade de chamamento no processo de controle externo de todos os corresponsáveis por débitos perante o erário, conforme expresso no voto condutor do Acórdão 3.320/2015-TCU-Plenário, relatado pelo ministro José Mucio Monteiro.

152. Além disso, a obrigação da empresa Tescon Engenharia Ltda. de restituir o dano apurado ao erário, independentemente da solidariedade de agente público, é suportada pelo entendimento expresso no Acórdão 321/2019-TCU-Plenário, de relatoria da Ministra Ana Arraes, de que compete ao TCU, de acordo com as disposições dos arts. 70, parágrafo único, e 71, inciso II, da Constituição de 1988 c/c os arts. 5º, inciso II, 16, § 2º, e 19 da Lei 8.443/1992 e o art. 209, § 6º, do Regimento Interno, julgar as contas de pessoa física ou jurídica de direito privado que causarem dano ao erário, independentemente da coparticipação de servidor, empregado ou agente público, desde que as ações do particular contrárias ao interesse público derivem de ato ou contrato administrativo sujeitos ao Controle Externo.

153. Dito isso, apresenta-se a seguir uma síntese da Matriz de Responsabilização com a identificação e qualificação dos responsáveis, a descrição das condutas, do nexos de causalidade entre as condutas e o resultado ilícito e das culpabilidades.

154. Irregularidade: superfaturamento decorrente do pagamento de preço manifestadamente superior ao calculado de acordo com a base do Sicro para o serviço de Reparo Localizado Profundo.

154.1 Responsáveis solidários: Roosevelt Campos da Rocha, Supervisor da Unidade Local do DNIT – Castanho SRD/AM/RR; Sondotécnica Engenharia de Solos S/A; Siscon Consultoria de Sistemas Ltda.; Tescon Engenharia Ltda.

154.2 Conduta do Sr. Roosevelt Campos da Rocha, da empresa Sondotécnica Engenharia de Solos S.A e da empresa Siscon Consultoria de Sistemas Ltda.: emitir parecer favorável à aprovação da primeira revisão de projeto em fase de obras que culminou com a efetivação do primeiro termo aditivo ao Contrato 72/2009-DNIT, o qual incluiu o serviço de Reparo Localizado Profundo, cujo preço unitário encontrava-se superestimado, quando deveria ter elaborado parecer contrário à aprovação de revisão de projeto com itens com sobrepreço.

154.3 Nexos de causalidade: a emissão de parecer favorável à aprovação da primeira revisão de projeto em fase de obras culminou com a efetivação do primeiro termo aditivo ao Contrato 72/2009-DNIT, o qual incluiu o serviço de Reparo Localizado Profundo, cujo preço unitário encontrava-se superestimado, o que viabilizou a medição do quantitativo de 17.104,44 m³ desse item por preço maior que o de referência.

154.4 Culpabilidade do Sr. Roosevelt Campos da Rocha: a atuação do responsável é reprovável, porquanto distante daquela esperada de um engenheiro diligente com a coisa pública. É razoável afirmar que era possível ao responsável ter consciência da ilicitude do ato que praticou, ao elaborar custo unitário do serviço de Reparo Localizado Profundo e emitir parecer favorável à aprovação de revisão de projeto com a inclusão desse item com sobrepreço, quando deveria ter elaborado custo unitário desse serviço respeitando os preços referenciais do Sicro. Não constam dos autos agravantes e atenuantes da conduta da responsável.

154.5 Conduta da empresa Tescon Engenharia Ltda.: medir, no âmbito do Contrato 72/2009-DNIT, o quantitativo de 17.104,44 m³ do serviço de Reparo Localizado Profundo, com preço superestimado em relação ao preço calculado de acordo com o Sicro, e, em decorrência disso, beneficiar-se pelo recebimento de valores superfaturados.

154.6 Nexos de causalidade: a medição de serviço com sobrepreço resultou no pagamento à empresa contratada de valor superior ao devido, causando dano ao erário.

155. Irregularidade: superfaturamento decorrente do pagamento de serviço de Reparo Localizado Profundo pelo preço do Contrato 72/2009-DNIT, apesar do mesmo ser executado em desconformidade com a revisão de projeto em fase de obras, reduzindo os custos de aplicação do item.

155.1 Responsável: Tescon Engenharia Ltda.

155.2 *Conduta: ter incluído na 9ª e 10ª planilhas de medição do Contrato 72/2009-DNIT a execução do serviço de Reparo Localizado Profundo, como se ele tivesse sido aplicado em conformidade com a revisão de projeto em fase de obras, entre o km 13,0 e o km 176,7 da BR-319/AM, enquanto esse serviço foi efetivamente executado entre o km 13,0 e o km 113,0, e, em decorrência disso, beneficiar-se pelo recebimento de valores superfaturados.*

155.3 *Nexo de causalidade: a medição de serviços executados em desconformidade com o Contrato 72/2009-DNIT resultou no pagamento à empresa contratada de valor superior ao devido, causando dano ao erário.*

156. *Por último, com relação à ocorrência da prescrição da pretensão punitiva dos responsáveis julgados por este Tribunal, foi aprovado, por meio do Acórdão 1.441/2016-Plenário, cujo redator foi o Ministro Walton Alencar Rodrigues, incidente de uniformização de jurisprudência, que firmou entendimento de que a matéria se subordina ao prazo prescricional de dez anos indicado no art. 205 do Código Civil, contado a partir da data de ocorrência da irregularidade a ser sancionada.*

157. *No presente caso, os serviços executados em desacordo com o relatório da 1ª RPF0 e superfaturados foram medidos 1º-31/10/2009 e 1º-30/11/2009, e pagos em 19/3/2010 (peça 43, p. 28-29).*

158. *Na sessão plenária de 8/10/2014 foi determinada a citação dos responsáveis, portanto antes do transcurso de dez anos foi interrompida a contagem do prazo para prescrição. Inexiste, portanto, no presente processo, óbice ao exercício da ação punitiva por parte deste Tribunal.*

Conclusão

159. *Em face da análise promovida no exame técnico, propõe-se acolher as alegações de defesa apresentadas pelo Consórcio Vecpro - Vetec/Projel, e excluir a responsabilidade a ele atribuída nestes autos (itens 77-87).*

160. *Ademais, propõe-se aceitar parcialmente as alegações de defesa apresentadas pelas empresas Tescon Engenharia Ltda., Siscon Consultoria de Sistemas Ltda. e Sondotécnica Engenharia de Solos S.A e pelo engº Roosevelt Campos da Rocha, uma vez que os argumentos de defesa não lograram afastar, por completo, o débito imputado aos responsáveis. Ademais, inexistem nos autos elementos que demonstrem a boa-fé ou a ocorrência de outros excludentes de culpabilidade. Desse modo, cabe, desde logo, julgar suas contas como irregulares, nos termos do art. 16, III, 'c' da Lei 8.443/1992 e do art. 202, § 6º, do Regimento Interno/TCU, e condenar a responsável em débito (itens 56-70, 109-116, 123-125, 129-135).*

161. *Não existe, no presente processo, óbice ao exercício da ação punitiva por parte deste Tribunal (itens 156-158).*

Encaminhamento

Ante todo o exposto, submetem-se os autos à consideração superior, propondo:

a) acolher as alegações de defesa do Consórcio Vecpro – Vetec/Projel, diante dos elementos de convicção até aqui obtidos;

b) excluir a responsabilidade do Consórcio Vecpro – Vetec/Projel nestes autos;

c) julgar, com fundamento nos arts. 1º, inciso I, 16, inciso III, alíneas 'b' e 'c', 19, caput, e 23, inciso III, alínea 'a', da Lei 8.443/1992, c/c os arts. 1º, inciso I, 209, incisos II e III, 210 e 214, inciso III, alínea 'a', do Regimento Interno/TCU, irregulares as contas do Sr. Roosevelt Campos da Rocha e das empresas Tescon Engenharia Ltda., Sondotécnica Engenharia de Solos S/A e Siscon Consultoria de Sistemas Ltda. e condená-los, em solidariedade, ao pagamento das importâncias abaixo discriminadas, atualizadas monetariamente e acrescidas dos juros de mora calculados desde as datas especificadas até a efetiva quitação, fixando-lhes o prazo de 15 (quinze) dias, a conta da notificação, para comprovar perante este Tribunal, nos termos do art. 214, inciso III, alínea 'a', do Regimento Interno, o recolhimento da referida quantia aos cofres do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte - Dnit, na forma prevista na legislação em vigor:

<i>Valor original (R\$)</i>	<i>Data da ocorrência</i>
-----------------------------	---------------------------

336.326,59	6/2/2010
394.106,34	19/3/2010

Valor atualizado, com juros, até 10/2/2021: R\$ 1.667.376,75

d) julgar, com fundamento nos arts. 1º, inciso I, 16, inciso III, alíneas 'b' e 'c', 19, **caput**, e 23, inciso III, alínea 'a', da Lei 8.443/1992, c/c os arts. 1º, inciso I, 209, incisos II e III, 210 e 214, inciso III, alínea 'a', do Regimento Interno/TCU, irregulares as contas da empresa Tescon Engenharia Ltda. e condená-la ao pagamento da importância abaixo discriminada, atualizada monetariamente e acrescida dos juros de mora calculados desde as datas especificadas até a efetiva quitação, fixando-lhes o prazo de 15 (quinze) dias, a conta da notificação, para comprovar perante este Tribunal, nos termos do art. 214, inciso III, alínea 'a', do Regimento Interno, o recolhimento da referida quantia aos cofres do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte - DNIT, na forma prevista na legislação em vigor:

Valor original (R\$)	Data da ocorrência
398.795,25	19/3/2010

Valor atualizado, com juros, até 10/2/2021: R\$ 903.731,59

e) aplicar ao Sr. Roosevelt Campos da Rocha e às empresas Tescon Engenharia Ltda., Sondotécnica Engenharia de Solos S/A e Siscon Consultoria de Sistemas Ltda. a multa prevista no art. 57 da Lei 8.443/1992 c/c o art. 267 do Regimento Interno, com a fixação do prazo de quinze dias, a contar da notificação, para comprovar, perante o Tribunal (art. 214, inciso III, alínea 'a', do Regimento Interno), o recolhimento da dívida aos cofres do Tesouro Nacional, atualizada monetariamente desde a data do acórdão até a do efetivo recolhimento, se for paga após o vencimento, na forma da legislação em vigor;

f) determinar ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte, nos termos do art. 28, I, da Lei 8.443/1992, que, caso não seja comprovado o recolhimento das dívidas pelos responsáveis, efetue, após a devida notificação do Tribunal, o desconto da dívida na remuneração do servidor, em favor dos seus cofres, na forma estabelecida pela legislação pertinente;

g) autorizar, desde logo, nos termos do art. 28, inciso II, da Lei 8.443/1992, a cobrança judicial das dívidas dos demais responsáveis, caso não atendidas as notificações;

h) encaminhar cópia da deliberação ao Procurador-Chefe da Procuradoria da República no Estado do Amazonas, nos termos do § 3º do art. 16 da Lei 8.443/1992 c/c o § 7º do art. 209 do Regimento Interno do TCU, para adoção das medidas cabíveis; e comunicar-lhe que o relatório e o voto que a fundamentarem podem ser acessados por meio do endereço eletrônico www.tcu.gov.br/acordaos e que, caso haja interesse, o Tribunal pode enviar-lhe cópia desses documentos sem qualquer custo.”

3. Enfim, por intermédio do Exmo. Sr. Procurador Sérgio Ricardo Costa Caribé, o MPTCU anuiu parcialmente à aludida proposta da unidade técnica, tendo lançado, para tanto, o seu parecer à Peça 71 nos seguintes termos:

“(…) 5. De posse das defesas apresentadas, a unidade técnica elaborou a instrução na peça 68, por meio da qual propõe, com a anuência do corpo diretivo, excluir a responsabilidade do Consórcio Vecpro – Vetec/Projel, bem como julgar irregulares as contas dos demais responsáveis, condenando-os ao ressarcimento de débitos, na forma da solidariedade fixada na p. 30, e aplicando-lhes multa.

6. Conforme se extrai da análise empreendida pela SeinfraRodAv, foram parcialmente acatadas as alegações de defesa apresentadas pela Tescon Engenharia Ltda. Após recálculo do débito decorrente do superfaturamento, remanesceu a obrigatoriedade de devolução do montante histórico de R\$ 662.283,92, correspondente à diferença entre o valor pago e o preço de referência do metro cúbico da execução do serviço de 'Reparo Localizado Profundo' entre os km 13,0 e 176,7.

7. Além disso, concluiu a unidade técnica pela ocorrência de dano proveniente da execução dos serviços apenas entre os km 13,0 e 113,00, no valor de R\$ 361.587,86, uma vez que foram executados 17.104,44 m³ do item e a diferença entre o preço de referência para esse serviço se

realizado entre os km 13,0 e 176,7 (R\$ 498,68/m³) e o de execução entre os km 13,0 e 113,0 (R\$ 477,54/m³) é de R\$ 21,14/m³.

8. Após fazer incidir sobre os débitos o valor do reajuste de 10,29%, aplicado por ocasião da execução dos serviços, e tomando por base os valores da 8^a, 9^a e 10^a medições, fixou a responsabilidade solidária do Sr. Roosevelt Campos Rocha e das empresas Tescon Engenharia Ltda., Sondotécnica Engenharia de Solos S/A e Siscon Consultoria de Sistemas Ltda. pelo dano proveniente do superfaturamento nos valores históricos de R\$ 336.326,59 e R\$ 394.106,34. A parcela correspondente à diferença entre a quantidade de quilômetros prevista e a efetivamente executada foi atribuída somente à Tescon Engenharia Ltda., alcançando o montante histórico de R\$ 398.795,25.

9. Embora a citação tenha ocorrido com base apenas na superestimativa inicialmente identificada, a análise efetuada pela unidade técnica conduziu ao desmembramento do débito original em duas partes que, a meu ver, parecem ter nexos de causalidade distintos, permanecendo um deles vinculado ao superfaturamento e o outro à parcela executada em trecho menor que o inicialmente previsto.

10. Sobre a execução dos serviços em distância inferior à originalmente pactuada, foi objeto de análise específica no TC 011.515/2010-4, resultando na audiência de responsáveis pelo atesto das medições em desconformidade com o contrato firmado. O Acórdão 1.183/2012-TCU-Plenário aplicou multa de R\$ 5.000,00 aos Srs. José Fábio Porto Galvão, Isaías Reis Pinheiro e Roosevelt Campos da Rocha em decorrência dessa irregularidade, excluindo-se posteriormente a sanção quanto aos dois últimos responsáveis, conforme Acórdão 1.381/2013-TCU-Plenário, proferido em sede de pedido de reexame.

11. No tocante à possível existência de dano ao erário em razão da referida irregularidade, também houve exame por parte da unidade técnica, sendo oportuno, em razão da pertinência com a análise em curso, transcrever excerto da manifestação sobre o assunto (peça 12, p. 5, do TC 011.515/2010-4):

‘15. Como visto nos itens acima, o relatório da fiscalização mostrou que o quantitativo total de remendo profundo previsto no projeto revisado, de 68.418,88 m² (ver itens 5 e 6 desta instrução), foi totalmente medido, de modo que essa informação não permite apontar indício de que houve pagamento por serviços não executados.

16. Quanto à fidedignidade das medições e dos volumes nelas indicados, não existem indícios desfavoráveis apontados nos autos. Ademais, ainda que se pretendesse, de qualquer modo, verificar *in loco* os volumes de serviços executados e medidos, tal tarefa seria praticamente inviável, uma vez que os remendos já estavam, à época da auditoria, cobertos por camadas de revestimento. E ainda, o lapso de tempo desde o momento da execução dos serviços, de cerca de dois anos, permite prever que parte dos remendos pode já se encontrar, hoje, sem possibilidade de identificação.

17. Desse modo, esta instrução conclui que não há nos autos indícios de que os serviços medidos não tenham sido executados e nem motivação fundamentada para a consideração de oportunidade de nova verificação do aspecto ora em tela.’

12. Conforme se observa, já houve pronunciamento da unidade técnica acerca da ausência de indícios de dano proveniente da execução dos serviços apenas entre os quilômetros 13,0 e 113,2, de modo que não se afigura razoável, neste momento processual, revolver a matéria já tratada na intenção de imputar dano à Tescon Engenharia Ltda. Cumpre esclarecer que os 68.418,88 m² acima referidos correspondem aos 17.104,44 m³ objeto da proposta de condenação.

13. Ainda que se entenda possível desfecho desfavorável à empresa, compreendo que os termos em que foi realizada a citação não contemplaram questionamento sobre a execução dos serviços em trecho menor que o contratado, de modo que, em homenagem aos princípios do contraditório e da ampla defesa, seria recomendável renovar a citação da Tescon Engenharia Ltda. para que se manifeste especificamente sobre tal irregularidade.

14. No meu sentir, os indícios de utilização dos quantitativos totais de reparo profundo contratados, ainda que em trecho inferior ao pactuado, desaconselham nova citação ou a exigência de devolução de valores, remanescendo apenas a execução em desconformidade com a distância

originalmente contratada, o que já foi objeto de exame pelo Tribunal e resultou na aplicação de sanção, conforme relatado anteriormente.

15. Feitas essas considerações, proponho afastar o débito indicado na letra 'd' do encaminhamento (peça 68, p. 30), cuja responsabilidade recai exclusivamente sobre a Tescon Engenharia Ltda. e, caso não acolhida a sugestão, que se proceda à citação da empresa para que se defenda sobre a irregularidade que o motivou. Quanto ao dano proveniente do superfaturamento observado, manifesto anuência à proposta formulada pela SeinfraRodAv.

Diante do exposto, este membro do Ministério Público de Contas manifesta-se de parcialmente de acordo com a unidade técnica, sugerindo a exclusão da condenação constante da letra 'd' da proposta cogitada e, em caso de sua permanência, a realização de nova citação da Tescon Engenharia Ltda. para que se defenda sobre a execução dos serviços de reparo profundo apenas entre os quilômetros 13,0 e 113,2 da BR-319/AM."

4. Estando o processo concluso, contudo, para o superveniente julgamento, foi acostado pela Sondotécnica Engenharia de Solos S/A, por meio dos seus advogados, o expediente à Peça 72, requerendo a eventual restituição do prazo integral para a sua adicional manifestação, já que os pareceres da unidade técnica do **Parquet** especial sugeriam a responsabilização da ora requerente, além de ter suscitado a suposta constituição de nova representação legal neste processo.

5. Foi apensado ao presente processo, contudo, o TC 014.150/2012-3, cuidando aí da auditoria sobre indícios de dano ao erário na execução do Contrato n.º 72/2009 celebrado entre o Dnit e a Tescon Engenharia Ltda. para a execução dos serviços de manutenção na BR-319-AM, e, nele, o Acórdão 2.676/2014-Plenário teria determinado a conversão da referida auditoria na presente tomada de contas especial.

É o Relatório.

PROPOSTA DE DELIBERAÇÃO

Trata-se de tomada de contas especial atuada, a partir da conversão do TC 014.150/2012-3, por força do Acórdão 2.676/2014 prolatado pelo Plenário do TCU no julgamento da auditoria sobre as evidências de dano ao erário na execução do Contrato n.º 72/2009 celebrado entre o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) e a Tescon Engenharia Ltda. sob o valor orçado de R\$ 53.798.251,71 para a execução dos itens de serviços em manutenção na BR-319-AM.

2. O aludido Acórdão 2.676/2014 foi prolatado pelo Plenário do TCU, em síntese, no seguinte sentido:

“(...) 9.1. converter, com amparo no art. 47 da Lei n.º 8.443, de 16 de julho de 1992, e no art. 252 do Regimento Interno do TCU, estes autos de auditoria em tomada de contas especial, com a autuação de processo específico para esse fim, nos termos do art. 41 da Resolução TCU n.º 259, de 7 de maio de 2014; e

9.2. determinar, desde logo, à SecobRodovia, nos termos dos arts. 10, § 1º, e 12, inciso II, da Lei n.º 8.443, de 1992, e do art. 202, inciso II, do Regimento Interno do TCU, que promova a citação dos responsáveis solidários a seguir relacionados, para, no prazo de 15 (quinze) dias, a contar da ciência, apresentarem alegações de defesa ou recolherem aos cofres do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT a quantia abaixo discriminada, atualizada monetariamente a partir das respectivas datas até o efetivo recolhimento, diante das seguintes irregularidades:

Medição	Data do pagamento	Superfaturamento (R\$)		
		Principal	Reajustamento	Total
8	6/2/2010	R\$ 1.045.421,75	R\$ 107.573,90	R\$ 1.152.995,65
9	19/3/2010	R\$ 766.085,02	R\$ 78.830,15	R\$ 844.915,17
10	19/3/2010	R\$ 458.936,60	R\$ 47.224,58	R\$ 506.161,18
Total		R\$ 2.270.443,37	R\$ 233.628,63	R\$ 2.504.072,00

9.2.1. Tescon Engenharia Ltda., no valor de histórico R\$ 2.504.072,00 (principal mais reajustamentos), em decorrência de ter medido e recebido no âmbito do Contrato 072/2009-DNIT o quantitativo de 17.104,44 m³ do serviço de Reparo Localizado Profundo, cujo preço unitário encontra-se superestimado em R\$ 132,74 (maio de 2009), em desacordo com o disposto no art. 43, inciso IV, c/c art. 65, inciso II, § 1º da Lei 8.666, de 1993;

9.2.2. Consórcio Vecpro - Vetec/Projel, Sondotécnica Engenharia de Solos S.A e Siscon Consultoria de Sistemas S.A, no valor histórico de R\$ 2.504.072,00 (principal mais reajustamentos), em decorrência de terem emitido parecer favorável à aprovação da primeira revisão de projeto em fase de obras que culminou com a efetivação do primeiro termo aditivo ao Contrato 072/2009-DNIT, o qual incluiu o serviço de Reparo Localizado Profundo, cujo preço unitário encontra-se superestimado em R\$ 132,74 (maio/2009), viabilizando a medição do quantitativo de 17.104,44 m³ desse item, em desacordo com o disposto no art. 43, inciso IV, c/c art. 65, inciso II, § 1º da Lei 8.666, de 1993;

9.2.3. Sr. Roosevelt Campos da Rocha, Fiscal da Unidade Local do DNIT – Castanho SRD/AM/RR, no valor histórico de R\$ 2.504.072,00 (principal mais reajustamentos), em decorrência de ter emitido parecer favorável à aprovação da primeira revisão de projeto em fase de obras que culminou com a efetivação do primeiro termo aditivo ao Contrato 072/2009-DNIT, o qual incluiu o serviço de Reparo Localizado Profundo, cujo preço unitário encontra-se superestimado em R\$ 132,74 (maio/2009), viabilizando a medição do quantitativo de 17.104,44 m³ desse item, em desacordo com o disposto no art. 43, inciso IV c/c art. 65, inciso II, § 1º da Lei 8.666, de 1993; (...).”

3. Em cumprimento, desse modo, à determinação proferida pelo item 9.2 do Acórdão 2.676/2014-Plenário, a então SecobRodovia promoveu a citação dos respectivos responsáveis.

4. A Tescon Engenharia Ltda. ofereceu a sua defesa à Peça 43 e, em síntese, apresentou as seguintes alegações:

(a) o primeiro aditivo contratual teria sido assinado, em 25/8/2009, para incluir os serviços emergenciais, visando a garantir a trafegabilidade da rodovia, e isso decorreria das excepcionais chuvas, no início de 2009, ante o alagamento em vários trechos da rodovia;

(b) a circunstância de emergência ensejaria a instalação do canteiro de obras e da usina de CBUQ para o local mais próximo do km 88,0, tendo sido escolhido o km 105,5, para a execução dos serviços de recuperação emergencial da rodovia;

(c) a jazida utilizada para a obtenção da matéria prima para a mistura de solo-cimento destinada a reparos localizados estaria localizada no km 39,2;

(d) não teria sido construído a nova usina nas proximidades do km 39,2 em face da pequena quantidade de massa asfáltica para executar os serviços urgentes e emergenciais;

(e) o percurso empregado para o transporte da mistura asfáltica seria superior ao da mistura solo-cimento, pois os materiais contariam com as origens distintas, e, assim, não subsistiria a apontada discrepância entre a adoção das distâncias médias de transporte (DMT) em 90,00 km para a mistura asfáltica e da DMT em 41,20 km para a mistura solo-cimento; e

(g) o material não teria sido transportado em caminhões basculantes, com a capacidade de 10m³, mas em caminhões em caçamba térmica, com a capacidade de 5,5m³, e isso justificaria o preço utilizado nesse item de serviço.

5. Por sua vez, o Consórcio Vecpro ofereceu a sua defesa à Peça 30 e, em suma, alegou que o parecer emitido pelo consórcio teria sido única e exclusivamente sobre a análise técnica conceitual das soluções de engenharia apresentadas, não entrando no mérito dos preços e das composições de preço unitário, pois isso não estaria nas suas atribuições.

6. Já a Siscon Consultoria de Sistemas Ltda. ofereceu a sua defesa à Peça 44 e, em resumo, apresentou as seguintes alegações:

(a) os princípios constitucionais do devido processo legal, além do contraditório e da ampla defesa, teriam sido violados pela sua citação, já que desconheceria as falhas antes da instauração da presente TCE;

(b) o estudo de localização do canteiro no projeto inicial indicou a localização no km 88,0, ao passo que a Tescon Engenharia Ltda. decidiu instalar o seu canteiro no km 105,5, sem o eventual ônus para o Dnit;

(c) o primeiro aditivo ao contrato estaria disciplinado pela Instrução de Serviço Dnit n.º 3, de 2004, e ela não exigiria, nas obras emergenciais, o estudo de economicidade sobre a localização do canteiro, restando, por aí, esclarecida a falta de economicidade, ao não realocar o canteiro e a usina para as proximidades do km 39,2; e

(d) o estudo das composições feito pela Assessoria Técnica (Siscon-Sondotécnica) para estabelecer o valor do Sicro no serviço de “Remendo Profundo com Demolição Mecânica” teria apurado o valor de R\$ 547,32/m³, estando ele acima do valor pago à empreiteira em R\$ 537,40/m³, ao passo que essa Composição de Preço Unitário (CPU) teria sido calculada em função do km 88,0 como a localização do canteiro de obras e da usina de solo-cimento, fixando o km 39,2 para a jazida de solo.

7. A Sondotécnica Engenharia de Solos S/A ofereceu sua defesa à Peça 41, alegando, em suma, a sua ilegitimidade passiva, porque não teria emitido o eventual parecer em face de não ter sido contratada por nenhum ente público para qualquer rodovia situada no Estado do Amazonas, além de suscitar que estaria no aguardo da autorização de vista sobre o processo para oferecer maiores detalhes.

8. Por seu turno, Roosevelt Campos da Rocha apresentou a sua defesa à Peça 47 e, em suma, apontou a sua ilegitimidade passiva, já que não teria a atribuição de examinar a composição de preços unitário, além de aduzir que o seu parecer figuraria apenas como mera recomendação, não servindo para retirar a eventual responsabilidade dos agentes atuantes no empreendimento.

9. De todo modo, após a análise final do feito, a unidade técnica propôs a exclusão do Consórcio Vecpro neste processo, sem prejuízo de julgar irregulares as contas dos demais responsáveis

para condená-los solidariamente pelo correspondente débito, além de lhes aplicar, individualmente, a multa prevista no art. 57 da Lei nº 8.443, de 1992.

10. O MPTCU anuiu parcialmente, contudo, à referida proposta da SeinfraRodoviaAviação, tendo sugerido, para tanto, a exclusão da condenação em débito sobre a Tescon Engenharia Ltda. pela diferença entre a quantidade de quilômetros prevista e a suposta execução sob o valor histórico de R\$ 398.795,25, sem prejuízo, alternativamente, de ser realizada a nova citação da referida entidade para apresentar a sua defesa sobre a execução dos itens de serviço em reparo profundo apenas entre o km 13,0 e o km 113,2 na BR-319-AM.

11. O TCU pode incorporar o parecer da unidade técnica a estas razões de decidir, sem prejuízo de acolher a referida sugestão do **Parquet** especial para a exclusão do débito sob o valor histórico de R\$ 398.795,25.

12. Bem se vê que a unidade técnica demonstrou que as defesas dos responsáveis teriam sido insuficientes para o afastamento do correspondente débito, com a exceção para o Consórcio Vecpro no sentido de ter a sua defesa acolhida para a subsequente exclusão da sua responsabilidades nesta TCE, já que ele teria apresentado a sua manifestação favorável em prol, especificamente, do quantitativo em 17.104,44 m³ proposto na revisão contratual, não tendo ele sido alvo de questionamento no processo de auditoria originador desta TCE, pois não teria apresentado a sua manifestação sobre os custos do serviço incluído no primeiro aditamento ao Contrato n.º 72/2009.

13. A unidade técnica anotou, ainda, que não teria restado configurada a irregularidade na utilização da Jazida J5 próxima ao km 39,2 da BR-319-AM, tendo como comprovação os estudos geotécnicos tendentes a demonstrar que o solo da J5 seria o mais adequado para a mistura solo-cimento, além das imagens de satélite tendentes a mostrar que a J5 teria sido efetivamente explorada depois de 2004, podendo ser acolhida, desse modo, a alegação da Tescon nesse ponto.

14. A SeinfraRodoviaAviação assinalou, por outro ângulo, que a execução dos itens de serviço no Contrato n.º 72/2009 teria sido realmente emergencial e, assim, sopesando as dificuldades e os custos inerentes à implantação do novo canteiro de obras, podem ser acolhidas as alegações da Tescon no sentido de não ser razoável a construção de novo canteiro ou usina de solos nas imediações do km 39,2, devendo ser rejeitada, contudo, a alegação sobre a localização do canteiro no km 105,5, até porque já existiria o canteiro construído e medido no km 88,0.

15. Ao discorrer, por sua vez, sobre a composição de preço auxiliar para o transporte de insumos, a unidade técnica demonstrou que teria alterado o cálculo inicial da CPU em benefício dos responsáveis, remunerando o transporte de solo-cimento e de CBUQ com base no item do Sicro 2 – Transporte local de material para remendos, com o emprego de caminhões em caçamba de 4,0 m³ de capacidade, pois isso proporcionaria o menor custo de transporte ante a anterior avaliação pelo emprego de caminhões em caçamba de 10,0 m³ de capacidade.

16. Ao discorrer sobre a Distância Média de Transporte (DMT), a unidade instrutora pontuou que as justificativas da Tescon deveriam ser rejeitadas, porque teria sido remunerado o transporte dos insumos (brita, areia, material betuminoso e **filler**) para a produção do CBUQ, desde os respectivos locais de origem até o canteiro, e, assim, como o CBUQ e o solo-cimento teriam a origem no canteiro de obras localizado no km 88,0, como apontado no projeto, percorrendo o mesmo caminho até serem utilizados na execução do mesmo item de serviço em remendo profundo, deveria ter sido utilizada a mesma DMT para esses dois insumos.

17. A unidade técnica demonstrou que, em função das premissas obtidas a partir dos elementos observados neste processo, teria sido elaborada a nova CPU de referência tendente a resultar no custo de R\$ 482,36/m³ (Peça 63, p. 1) para o item de serviço em reparo localizado profundo, e, aplicando o desconto de 1,03% sobre a proposta da Tescon na Licitação n.º 370/2008, ele teria sido reduzido para R\$ 477,54/m³ em patamar inferior, então, ao preço pago pela administração pública em R\$ 537,40/m³, e, desse modo, a Tescon deve ressarcir o erário pela diferença entre o preço recebido na execução do aludido serviço em R\$ 537,40/m³ e o custo real para esse item em R\$ 477,54/m³.

18. Ao discorrer, contudo, sobre o suposto cerceamento de defesa em desfavor da Siscon

Consultoria, a unidade técnica assinalou que a jurisprudência do TCU estaria firmada no sentido de a realização do contraditório e da ampla defesa ocorrer na fase externa do processo de tomada de contas especiais, sobressaindo, a partir daí, a irrelevância na eventual ausência de anterior notificação pelo órgão concedente, e, por isso, a correspondente alegação deve ser rejeitada.

19. Ao discorrer, de todo modo, sobre a análise da aprovação do preço unitário no aludido aditivo contratual, a unidade técnica verificou que o item de serviço em reparo localizado profundo apresentaria o preço unitário de R\$ 498,68/m³, estando em patamar inferior, assim, ao preço pago pela administração em R\$ 537,40/m³, perfazendo o superfaturamento sob o valor total de R\$ 662.283,92 para março e 2008 no âmbito do Contrato n.º 72/2009, e, por aí, restaria demonstrado que a atuação da Siskon Consultoria de Sistemas Ltda. teria efetivamente contribuído para a materialização desse superfaturamento.

20. Ao discorrer sobre as alegações da Sondotécnica Engenharia, a unidade técnica assinalou que, em 1º/12/2014 no bojo do TC 014.150/2012-3 (aqui apensado), já teria sido autorizado o pedido de vistas em prol da responsável, além de, em consulta ao Comprasnet, ter constatado que, tendo sido celebrado entre a Sondotécnica e o então DNER, em 15/1/1998, para a prestação dos serviços de consultoria técnica em gerenciamento do projeto de restauração e descentralização de rodovias federais, o Contrato PG-001/98-00 (Peça 57, p. 9-42) teria vinculado a referida empresa, em conjunto com a Siskon, ao indevido parecer favorável à aprovação do malsinado termo aditivo contratual.

21. A unidade técnica ressaltou, ainda, que o parecer emitido por Roosevelt Campos teria a natureza de suposta fundamentação técnica para a tomada de decisão, mas não de simples recomendação, e, desse modo, a sua atuação teria sido determinante para a aprovação do 1º aditivo ao Contrato n.º 72/2009, devendo, por isso, ser indeferido o seu pedido para a suscitada exclusão como responsável pelo correspondente dano ao erário.

22. De toda sorte, o TCU pode acolher o parecer do **Parquet** especial no sentido de excluir o valor original de R\$ 398.795,25 atribuído em desfavor, somente, da Tescon Engenharia Ltda., até porque, além de não ter sido claramente indicada no ofício de citação, a suposta falha pela execução dos itens de serviço em distância inferior à originalmente pactuada já teria sido avaliada no bojo do TC 011.515/2010-4, tendo ali sido apontada a eventual ausência dos indícios de dano ao erário pela execução dos itens de serviço em face, apenas, do trecho entre os km 13,0 e 113,2, de tal sorte que não seria proveitosa a eventual tentativa de, no presente momento processual, promover a renovação da citação da responsável sobre esse específico aspecto, restando plenamente adequada a proposta da unidade técnica, com os ajustes do MPTCU, para a condenação dos aludidos responsáveis em débito e em multa.

23. Não subsistiria, enfim, a prescrição da pretensão punitiva do TCU, já que, nos termos do Acórdão 1.441/2016-TCU-Plenário, não teria ocorrido o transcurso superior a dez anos entre a ordem para a citação no âmbito do TCU pelo Acórdão 2.676/2014-Plenário, em 8/10/2014, e o efetiva consolidação das irregularidades pelo pagamento dos malsinados itens de serviço, em 19/3/2010 (Peça 43, p. 28-29).

24. Eis que, por meio do referido Acórdão 1.441/2016 proferido na Sessão Extraordinária de 8/6/2016, o Plenário do TCU firmou o seu entendimento no sentido de que a prescrição da pretensão punitiva deve seguir a regra geral do prazo decenal, contado a partir do fato, em linha com o art. 205 do Código Civil brasileiro, interrompendo a contagem do aludido prazo com a ordem de citação, nos termos do art. 240, **caput**, da Lei nº 13.105 (Código Processual Civil), de 2015.

25. Sem prejuízo, no entanto, do respeito a esse entendimento do TCU, deve ser reiterada a minha ressalva já registrada em vários outros julgados do Tribunal no sentido de que, na ausência de lei específica, o TCU não deveria aplicar qualquer prazo prescricional sobre a referida pretensão punitiva ou, então, na pior das hipóteses, o Tribunal deveria aplicar a regra prescricional fixada pela Lei nº 9.873, de 1999, não só porque ela trata diretamente de prescrição no âmbito do direito administrativo sancionador, mas também porque, entre outras medidas, a aludida lei manda aplicar o prazo prescricional penal, quando a infração administrativa também configure crime, além de

determinar expressamente que, diante de ilícito continuado ou permanente, a contagem do prazo deve iniciar a partir da cessação do aludido ilícito.

26. A despeito, pois, de registrar essa minha posição pessoal, o TCU deve pugnar pela pronta aplicação da multa legal em desfavor dos aludidos responsáveis a partir do entendimento fixado pelo aludido Acórdão 1.441/2016-TCU-Plenário.

27. Não subsistiria, de todo modo, a eventual necessidade de promover o retorno do presente processo para buscar a citação de outros eventuais responsáveis, estando esse entendimento, aliás, em plena sintonia com a jurisprudência fixada pelo TCU a partir, por exemplo, dos Acórdãos 4.002/2020 e 5.297/2013, da 2ª Câmara, e dos Acórdãos 1.170/2017 e 1.223/2015, do Plenário, já que a ausência dessa nova citação não resultaria em prejuízo à defesa dos atuais responsáveis, não só porque o presente processo já estaria em plenas condições de efetivo julgamento pelo TCU, mas também porque a solidariedade passiva seria legalmente erigida em favor do ente estatal credor, e não das eventuais pessoas privadas devedoras, podendo, se for o caso, os atuais condenados ajuizarem a superveniente ação regressiva em desfavor de outros eventuais responsáveis supostamente coobrigados.

28. De toda sorte, como a malsinada irregularidade configuraria a eventual conduta dolosa no sentido de efetivamente assumir o risco de facilitar, permitir ou concorrer para que pessoa física ou jurídica privada incorpore ou utilize rendas, verbas ou valores integrantes do acervo patrimonial da administração pública, sem a observância das formalidades legais ou regulamentares aplicáveis, resultando no eventual ilícito doloso de improbidade administrativa causador do aludido prejuízo ao erário, nos termos, por exemplo, do art. 10, I e II, da Lei n.º 8.429, de 1992, a eventual prescrição da ação de ressarcimento ao erário também não subsistiria, estando esse entendimento em plena consonância com a jurisprudência fixada pelo STF no bojo do RE 852.475-SP, com o trânsito em julgado a partir de 6/12/2019, diante da Tese de Repercussão Geral n.º 897 no sentido de que “*São imprescritíveis as ações de ressarcimento ao erário fundadas na prática de ato doloso tipificado na Lei de Improbidade Administrativa*”.

29. Não merece ser deferida, ainda, a derradeira solicitação formulada pela Sondotécnica Engenharia de Solos S/A, por meio do expediente à Peça 72, com vistas à inusitada restituição do prazo integral para a sua adicional manifestação no feito, a partir dos pareceres da unidade técnica e do **Parquet** especial, além da suposta constituição da sua nova representação legal neste processo, até porque essa estranha solicitação careceria da necessária previsão legal, sem prejuízo de, adicionalmente, assinalar que a defesa da aludida responsável já teria sido regularmente apresentada à Peça 41, tendo sido analisada em respeito aos princípios do contraditório e da ampla defesa, ao passo que a procuração acostada à Peça 10, em 18/11/2014, já conteria os nomes dos advogados subscritores da aludida solicitação, não subsistindo essa suposta constituição da nova representação legal.

30. Diante, portanto, dos elementos de convicção até aqui obtidos neste processo, o TCU deve julgar irregulares as contas de Roosevelt Campos da Rocha, além da Tescon Engenharia Ltda., Sondotécnica Engenharia de Solos S/A e Siskon Consultoria de Sistemas S/A, para condená-los solidariamente ao pagamento do correspondente débito, aplicando-lhes a subsequente multa fixada pelo art. 57 da Lei n.º 8.443, de 1992, sem prejuízo, entretanto, de promover a anunciada exclusão do Consórcio Vecpro no presente processo.

Em face de todo o exposto, pugno pela prolação do Acórdão ora submetido a este Colegiado.

TCU, Sala das Sessões, em 17 de agosto de 2021.

Ministro-Substituto ANDRÉ LUÍS DE CARVALHO
Relator

ACÓRDÃO Nº 10425/2021 – TCU – 2ª Câmara

1. Processo nº TC 028.238/2014-1.
- 1.1. Apenso: TC 014.150/2012-3
2. Grupo I – Classe II – Assunto: Tomada de Contas Especial.
3. Responsáveis: Roosevelt Campos da Rocha (CPF 018.318.602-87); Siscon Consultoria de Sistemas Ltda (CNPJ 42.565.325/0001-61); Sondotécnica Engenharia de Solos S/A (CNPJ 33.386.210/0001-19); e Tescon Engenharia Ltda (CNPJ 39.785.563/0001-78).
4. Entidade: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit).
5. Relator: Ministro-Substituto André Luís de Carvalho.
6. Representante do Ministério Público: Procurador Sérgio Ricardo Costa Caribé.
7. Unidade Técnica: Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil (SeinfraRodoviaAviação).
8. Representação legal:
 - 8.1. (a) Giuseppe Giamundo Neto (OAB-SP 234.412), entre outros, representando a Sondotécnica Engenharia de Solos S/A; e
 - 8.2. Guilherme Guedes de Medeiros (OAB-DF 36.924), entre outros, representando a Siscon Consultoria de Sistemas Ltda.

9. Acórdão:

VISTOS, relatados e discutidos estes autos de tomada de contas especial autuada, a partir da conversão do TC 014.150/2012-3, por força do Acórdão 2.676/2014 prolatado pelo Plenário do TCU no julgamento da auditoria sobre as evidências de dano ao erário na execução do Contrato n.º 72/2009 celebrado entre o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) e a Tescon Engenharia Ltda. sob o valor orçado de R\$ 53.798.251,71 para a execução dos itens de serviços em manutenção na BR-319-AM;

ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em Sessão da 2ª Câmara, ante as razões expostas pelo Relator, em:

9.1. promover a exclusão do Consórcio Vecpro na presente relação processual, diante dos elementos de convicção até aqui obtidos pelo TCU;

9.2. julgar irregulares as contas de Roosevelt Campos da Rocha, além da Siscon Consultoria de Sistemas Ltda., Sondotécnica Engenharia de Solos S/A e Tescon Engenharia Ltda., nos termos dos arts. 16, III, alíneas “b” e “c”, com § 2º, “b”, e 19, **caput**, 23, III, da Lei n.º 8.443, de 1992, para condená-los, solidariamente, ao pagamento do correspondente débito, com a atualização monetária e os juros de mora calculados desde as datas informadas até o efetivo recolhimento, fixando-lhes o prazo de 15 (quinze) dias, contados da notificação, para que comprovem perante o Tribunal, nos termos do art. 214, III, “a”, do RITCU, o recolhimento da referida dívida em favor do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, na forma da legislação em vigor, sob as seguintes condições:

Data da Ocorrência	Valor Original (em R\$)
6/2/2010	336.326,59
19/3/2010	394.106,34

9.3. aplicar, individualmente, a multa prevista no art. 57 da Lei n.º 8.443, de 1992, em desfavor de Roosevelt Campos da Rocha, além da Siscon Consultoria de Sistemas Ltda., Sondotécnica Engenharia de Solos S/A e Tescon Engenharia Ltda., sob o valor de R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais), fixando-lhes o prazo de 15 (quinze) dias, contados da notificação, para que comprovem, perante

o Tribunal, nos termos do art. 214, III, a, do RITCU, o recolhimento da dívida ao Tesouro Nacional, na forma da legislação em vigor;

9.4. autorizar, caso requerido, nos termos do art. 26 da Lei n.º 8.443, de 1992, e do art. 217 do RITCU, o parcelamento das dívidas fixadas por este Acórdão em até 36 (trinta e seis) parcelas mensais e sucessivas, com a devida atualização monetária e os correspondentes acréscimos legais, esclarecendo aos responsáveis que a falta de pagamento de qualquer parcela importará no vencimento antecipado do saldo devedor, sem prejuízo das demais medidas legais;

9.5. autorizar, desde logo, a cobrança judicial das dívidas fixadas por este Acórdão, nos termos do art. 28, II, da Lei n.º 8.443, de 1992, com o eventual pedido cumulativo, se for o caso, de condenação por improbidade administrativa, diante do não atendimento às notificações; informando nesse ponto que, como a malsinada irregularidade configuraria a eventual conduta dolosa no sentido de efetivamente assumir o risco de facilitar, permitir ou concorrer para que pessoa física ou jurídica privada incorpore ou utilize rendas, verbas ou valores integrantes do acervo patrimonial da administração pública, sem a observância das formalidades legais ou regulamentares aplicáveis, resultando no eventual ilícito doloso de improbidade administrativa causador do aludido prejuízo ao erário, nos termos, por exemplo, do art. 10, I e II, da Lei n.º 8.429, de 1992, a eventual prescrição da ação de ressarcimento ao erário não subsistiria, estando esse entendimento em plena consonância com a jurisprudência fixada pelo STF no bojo do RE 852.475-SP, com o trânsito em julgado a partir de 6/12/2019, diante da Tese de Repercussão Geral n.º 897; e

9.6. enviar a cópia do presente Acórdão, com o Relatório e a Proposta de Deliberação, à Procuradoria da República no Estado do Amazonas, nos termos do § 3º do art. 16 da Lei n.º 8.443, de 1992, para o ajuizamento das ações civis e penas cabíveis.

10. Ata nº 29/2021 – 2ª Câmara.

11. Data da Sessão: 17/8/2021 – Telepresencial.

12. Código eletrônico para localização na página do TCU na Internet: AC-10425-29/21-2.

13. Especificação do quórum:

13.1. Ministros presentes: Bruno Dantas (Presidente), Augusto Nardes, Aroldo Cedraz e Raimundo Carreiro.

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

(Assinado Eletronicamente)
BRUNO DANTAS
Presidente

(Assinado Eletronicamente)
ANDRÉ LUÍS DE CARVALHO
Relator

Fui presente:

(Assinado Eletronicamente)
LUCAS ROCHA FURTADO
Subprocurador-Geral