

GRUPO I – CLASSE V – Plenário

TC 004.437/2014-4

Natureza: Relatório de Auditoria

Interessado: Congresso Nacional

Unidade: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit)

SUMÁRIO: FISCOBRAS 2014. OBRAS DA RODOVIA BR-381/MG, LOTES 6 E 3.1. CONTRATAÇÕES POR RDC ENGLOBALANDO ELABORAÇÃO DE PROJETO BÁSICO, PROJETO EXECUTIVO E EXECUÇÃO DA OBRA. PROJETOS BÁSICOS EM DESACORDO COM ANTEPROJETOS DA LICITAÇÃO E NORMATIVOS DO DNIT. REDUÇÃO DO NÍVEL DE SERVIÇO DA RODOVIA. PROVIDÊNCIAS ADOTADAS PELA AUTARQUIA. CIÊNCIA. DETERMINAÇÃO. CUMPRIMENTO. APENSAMENTO.

## RELATÓRIO

Reproduzo a seguir instrução acerca de auditoria nas obras da rodovia BR-381/MG - lotes 6 e 3.1 (peça 43), produzida pela então SecobRodovia, atual SeinfraRodovia, a cujas conclusões anuíram os dirigentes da unidade (peças 44 e 45).

### “INTRODUÇÃO

*Trata-se de auditoria realizada no âmbito do Fiscobras 2014, nas obras da rodovia BR-381/MG - lotes 6 e 3.1, sob a responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), mediante contratação integrada e sujeitas ao Regime Diferenciado de Contratações (RDC). Além da execução das obras de ambos os trechos, o consórcio contratado é responsável pelo desenvolvimento dos respectivos projetos básicos e executivos, que devem seguir ao estabelecido no anteprojeto que serviu de base para o certame.*

### HISTÓRICO

*2. Em cumprimento ao Acórdão 3.143/2013 - Plenário, realizou-se auditoria no Dnit, no período compreendido entre 10/3/2014 e 16/5/2014, com o objetivo avaliar a conformidade e o desempenho da contratação integrada, realizada por meio do RDC, de modo a evitar a aprovação de projetos executivos incompatíveis com os anteprojetos que fundamentaram a contratação das obras da BR-381/MG.*

*3. Foram fiscalizados os seguintes contratos, totalizando um volume de recursos fiscalizados de R\$ 679.109.000,00 (data-base: 1/5/2012):*

Lote	Trecho	Contrato	Consórcio contratado	Valor contratado	Edital de origem
3.1	BR-381/MG km 288,4 a 317,0	814/2013-00	Isolux/Corsán/Engevix	R\$ 298.300.000,00	165/2013-00
6	BR-381/MG km 356,5 a 389,5	895/2013-00	Isolux/Corsán/Engevix	R\$ 380.809.000,00	165/2013-00
<b>TOTAL: R\$ 679.109.000,00 (data-base: 1/5/2014)</b>					

Tabela 1 - relação de contratos fiscalizados

*4. Os achados de auditorias apresentados no relatório (peça 30) foram:*

*a) projeto executivo (RDC Contratação Integrada) em desconformidade com as premissas do anteprojeto e do edital da licitação (subitem 3.1); e*

b) descumprimento do prazo para entrega, análise ou aprovação do projeto executivo apresentado pela contratada no RDC Contratação Integrada (subitem 3.2).

5. Em decorrência dos apontamentos da auditoria foi exarado o Acórdão 1.671/2014 - Plenário, de 25/6/2014, a seguir transcrito.

‘9.1. dar ciência ao Dnit sobre as seguintes impropriedades constatadas na auditoria, para que proceda às correções necessárias:

9.1.1. os projetos básicos apresentados pelo consórcio detentor dos Contratos TT-814/2013-00 (lote 3.1) e TT-895/2013-00 (lote 6) até a data de 16/05/2014 possuem níveis de serviço quanto ao traçado geométrico e às interseções abaixo do especificado no Edital 165/2013 e estão em desacordo com as características técnicas de rodovia Classe I-A conforme previsto no Manual para Projeto Geométrico de Rodovias Rurais do Dnit;

9.1.2. devem ser aplicadas as penalidades previstas nos Contratos TT-814/2013-00 (lote 3.1) e TT-895/2013-00 (lote 6) quando ocorrer: descumprimento de prazo contratual quanto à entrega de projeto básico/executivo; entrega de projeto básico ou executivo pelo contratado, ainda que no prazo contratual, mas que não mantenha ou melhore os níveis de serviço e as condições operacionais da rodovia previstos no anteprojeto da licitação, em desatendimento às premissas do Edital 165/2013; ou entrega de projeto básico ou executivo pelo contratado, ainda que no prazo contratual, mas que não esteja aderente aos normativos do Dnit, especificamente ao Manual para Projeto Geométrico de Rodovias Rurais;

9.2. determinar ao Dnit que informe a este Tribunal, no prazo de 90 (noventa) dias, as providências adotadas com relação às correções necessárias dos projetos desenvolvidos nos Contratos TT-814/2013-00 (lote 3.1) e TT-895/2013-00 (lote 6), conforme apontado nesta fiscalização, bem como, quanto a eventuais atrasos na execução dos contratos e aplicação das penalidades neles previstas, caso configurada alguma das hipóteses descritas no item 9.1.2;

9.3. comunicar à Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização do Congresso Nacional que não foram detectados indícios de irregularidades que se enquadram no disposto no inciso IV do § 1º do art. 98 da Lei 12.919/2013 (LDO 2014) nos Contratos TT-814/2013-00 (lote 3.1) e TT-895/2013-00 (lote 6) do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), que utilizam recursos alocados no Programa de Trabalho 26.782.2075.10IX.0031 – 2012;’

6. Tendo sido comunicado da decisão em 7/7/2014 por meio do Ofício 439/2014-TCU/SecobRodovia (peças 36 e 37), o Dnit solicitou prazo adicional de quinze dias (peça 39) e, posteriormente, prorrogação para o dia 30/10/2014 (peça 40). Por fim, naquela data o Dnit encaminhou o Ofício 1.512/2014/AUDINT/DNIT, por meio do qual apresenta as ações adotadas pela Diretoria de Planejamento e Pesquisa em relação ao Acórdão 1.671/2014-Plenário (peça 41).

### **EXAME TÉCNICO**

7. A determinação do item 9.2 do Acórdão pode ser dividida em duas partes: a primeira referente às providências adotadas com relação às correções necessárias dos projetos desenvolvidos nos Contratos TT- 814/2013-00 (lote 3.1) e TT-895/2013-00 (lote 6); e a segunda referente a eventuais atrasos na execução dos contratos e aplicação das penalidades neles previstas.

8. Essas duas partes serão tratadas separadamente nas análises das manifestações realizadas a seguir.

I. Providências adotadas com relação às correções necessárias dos projetos desenvolvidos nos Contratos TT- 814/2013-00 (lote 3.1) e TT-895/2013-00 (lote 6) - itens 9.1.1 e 9.2 do Acórdão 1.671/2014 - Plenário

9. Às páginas 3 e 4 da peça 41 consta a Nota Técnica 110/2014 da Coordenação de Projetos de Infraestrutura e às páginas 66 a 71 da mesma peça consta nota técnica da Coordenação-Geral.

I.1. Resposta:

10. Inicialmente, a coordenação registra que as análises realizadas por ela têm sido concluídas em prazos não superiores a dez dias úteis da entrada da demanda no setor. Apenas em

casos pontuais onde a conclusão depende de informações externas ao setor essa estimativa de prazo é ultrapassada.

11. A nota técnica esclarece que, em decorrência das não conformidades apontadas pela Coordenação de Projetos de Infraestrutura durante as análises dos projetos básicos geométricos dos lotes 3.1 e 06 e de sua não aceitação naquelas condições, o Consórcio Isolux/Corsán/Engevix optou por apresentar versões corrigidas, protocolando, em 24 de junho de 2014, novos projetos básicos geométricos, similares ao anteprojeto de referência da licitação.

12. O prazo para as análises do lote 3.1 teria sido comprometido em função de documentação complementar solicitada pela coordenação de projetos, que foi encaminhada ao setor em 26/9/2014. Assim, as análises estariam em fase de conclusão.

13. Já o projeto do lote 6 está em estudo, uma vez que a solução prevista no anteprojeto condicionaria a operacionalidade da rodovia, durante a fase de execução de obras, à utilização de um desvio de 234 km para veículos de carga. Nesse contexto, a situação se encontra em avaliação pelos gestores do Dnit, com vistas a evitar transtornos operacionais quando da utilização de tal desvio.

14. A nota técnica de 30/10/2014 da Diretoria-Geral acrescentou que o projeto básico geométrico do lote 3.1 está aceito com exceção do segmento entre as estacas E300 e E450 em decorrência de interferências com Estrada de Ferro Vitória Minas. A Diretoria de Planejamento e Pesquisa se manifestou de acordo com a solução apresentada pelo consórcio (peça 42, p. 43-44), mas, por haver interferência com o trecho ferroviário concedido, a solução ainda deverá ser submetida à análise da concessionária, Companhia Vale do Rio Doce e, posteriormente, da ANTT.

15. A mesma nota técnica esclareceu que o anteprojeto da licitação para o lote 6 previa que anteriormente à execução das obras do referido lote haveria a implantação da Variante de Santa Bárbara, que seria utilizada como desvio durante a fase de execução das obras para se evitar a interrupção do tráfego.

16. Ocorre que a referida variante se encontra em fase de contratação para a execução do anteprojeto, de modo que sua implantação não se dará antes da obra do lote 6. Como alternativa, há um desvio de 234 km para veículos de carga e 50 km para veículos de passeio. Haveria, entretanto, a necessidade de custos adicionais não previstos no contrato para manutenção e recuperação das vias municipais e estaduais que servirão de desvio.

17. Por essa razão, foi solicitado ao consórcio executor um estudo de alternativas, com três opções de traçado e suas respectivas vantagens e desvantagens. Essas três soluções foram apresentadas em 15/9/2014. Realizou-se, então, reunião e visita técnica com vistas a avaliar o impacto do desvio para a sociedade e a economia do estado.

18. Como resultado, a Coordenação de Projetos e Infraestrutura emitiu a Nota Técnica 122/2014 (peça 42, p. 63-64) na qual considera aceitável adotar a solução apresentada no projeto básico inicialmente apresentado pelo consórcio, porém com a inclusão de 3ª faixa nas rampas de subida que estão com inclinação superior àquelas previstas no anteprojeto, e adoção de seção duplicada em todo o segmento do lote 6, para se compensar as perdas das características geométricas e se manter o nível de serviço indicado no anteprojeto. Além disso, seria possível a execução da obra sem o mencionado desvio.

19. Assim sendo, a Coordenação de Projetos e Infraestrutura ficou aguardando a decisão dos gestores do Dnit quanto a qual solução adotar - a do anteprojeto que necessita do desvio por doze meses ou a do projeto básico inicial do consórcio executor, que reduz algumas características geométricas da pista mas não exige o uso do desvio. Essa situação, conforme a nota técnica da Diretoria-Geral, ainda está em discussão.

#### I.2. Análise:

20. O Dnit apresentou a documentação que demonstra que a autarquia esteve atenta à necessidade de adequação das características geométricas do projeto básico durante o processo de análise e aprovação do mesmo.

21. Dentro das limitações impostas pelas condições específicas da obra, especialmente pela interferência de parte do lote 3.1 com uma ferrovia concedida e pela necessidade de um grande desvio para o lote 6, o Dnit não tem aceitado reduções das características geométricas da rodovia. Ainda, nas situações em que surgiram dificuldades para a manutenção das características previstas no anteprojeto, a área técnica do Dnit apresentou alternativas, ainda pendentes de decisão pelos gestores da autarquia.

22. Assim sendo, entende-se que o Dnit demonstrou ter cumprido a determinação do item 9.2 do Acórdão 1.671/2014 - Plenário no que diz respeito às correções necessárias dos projetos, elencadas no item 9.1.1 da decisão.

## II. Providências adotadas com relação a eventuais atrasos na execução dos contratos e aplicação das penalidades neles previstas - itens 9.1.2 e 9.2 do Acórdão 1.671/2014 - Plenário

23. Às páginas 66 a 71 da peça 41 consta nota técnica da Coordenação-Geral que apresenta manifestação do Dnit sobre o assunto.

### II.1. Resposta:

24. O Dnit afirma que a área técnica definiu uma estratégia para realizar as análises dos projetos apresentados, de modo que a emissão dos pareceres não ultrapasse o prazo de dez dias. O prazo poderá ser dilatado em casos pontuais nos quais as análises necessitam de informações externas ao setor ou devido a visitas técnicas e reuniões necessárias para minimizar transtornos aos usuários da rodovia.

25. Acrescenta-se que o Consórcio Isolux/Corsán/Engevix teria atendido o prazo para entrega dos projetos básicos para os dois lotes.

26. As análises têm sido feitas por disciplina de modo a permitir o início das obras sem a necessidade de apresentação de um projeto executivo completo.

27. Durante o processo de discussões técnicas o consórcio estaria atendendo e cumprindo os prazos para reapresentação dos projetos com as devidas justificativas, de modo que o Dnit entende que o consórcio não descumpriu cláusulas contratuais, tendo em vista que as discussões técnicas que surgiram durante o processo de análise das concepções geométricas propostas foram necessárias e pertinentes devido às características da contratação por meio do RDC integrado e à complexidade de fatores que envolvem um empreendimento da magnitude da duplicação da BR-381/MG.

### II.2. Análise:

28. O Dnit demonstrou ter adotado providências em decorrência de eventuais atrasos na execução dos contratos e aplicação das penalidades neles previstas, ao entender não ter havido descumprimento de cláusula contratual que justifique a aplicação das penalidades decorrentes de atraso na execução dos contratos.

29. Além disso, há a possibilidade de algum atraso na aprovação dos projetos, mas por outro lado, esse atraso poderia ser compensado durante a execução do empreendimento de forma que a obra seja entregue à população dentro do prazo estipulado em contrato.

## **BENEFÍCIOS DO CONTROLE**

30. O benefício efetivo desta fiscalização é a contribuição para que o Dnit adote projeto de duplicação da BR-381/MG mais seguro do que o inicialmente proposto pelo consórcio, ou seja, com um traçado menos sinuoso e com rampas mais suaves. Tal condição resulta em melhorias tanto nas condições de segurança, o que é relevante quando se tem em mente que a BR-381/MG no trecho auditado é conhecida por rodovia da morte, pela elevada quantidade de vítimas fatais em acidentes de trânsito, quanto nas condições de serviço - velocidades médias, consumo de combustível, desgaste dos veículos -, o que gera impacto significativo nos custos de transporte, especialmente considerando que a rodovia é uma das mais importantes rotas comerciais do estado.

## **CONCLUSÃO**

31. O Acórdão 1.671/2014 - Plenário, de 25/6/2014, decorrente de auditoria realizada no Dnit com o objetivo avaliar a conformidade e o desempenho da contratação integrada, realizada por

meio do RDC, de modo a evitar a aprovação de projetos executivos incompatíveis com os anteprojetos que fundamentaram a contratação das obras da BR-381/MG, assim estatui:

*9.1. dar ciência ao Dnit sobre as seguintes impropriedades constatadas na auditoria, para que proceda às correções necessárias:*

*9.1.1. os projetos básicos apresentados pelo consórcio detentor dos Contratos TT-814/2013-00 (lote 3.1) e TT-895/2013-00 (lote 6) até a data de 16/05/2014 possuem níveis de serviço quanto ao traçado geométrico e às interseções abaixo do especificado no Edital 165/2013 e estão em desacordo com as características técnicas de rodovia Classe I-A conforme previsto no Manual para Projeto Geométrico de Rodovias Rurais do Dnit;*

*9.1.2. devem ser aplicadas as penalidades previstas nos Contratos TT-814/2013-00 (lote 3.1) e TT-895/2013-00 (lote 6) quando ocorrer: descumprimento de prazo contratual quanto à entrega de projeto básico/executivo; entrega de projeto básico ou executivo pelo contratado, ainda que no prazo contratual, mas que não mantenha ou melhore os níveis de serviço e as condições operacionais da rodovia previstos no anteprojeto da licitação, em desatendimento às premissas do Edital 165/2013; ou entrega de projeto básico ou executivo pelo contratado, ainda que no prazo contratual, mas que não esteja aderente aos normativos do Dnit, especificamente ao Manual para Projeto Geométrico de Rodovias Rurais;*

*9.2. determinar ao Dnit que informe a este Tribunal, no prazo de 90 (noventa) dias, as providências adotadas com relação às correções necessárias dos projetos desenvolvidos nos Contratos TT-814/2013-00 (lote 3.1) e TT-895/2013-00 (lote 6), conforme apontado nesta fiscalização, bem como, quanto a eventuais atrasos na execução dos contratos e aplicação das penalidades neles previstas, caso configurada alguma das hipóteses descritas no item 9.1.2;'*

*32. Em atendimento à deliberação, o Dnit encaminhou o Ofício 1.512/2014/AUDINT/DNIT, no qual dá a conhecer as questões que foram levantadas no processo de análise do projeto e as providências que foram tomadas em relação a elas.*

*33. Em resumo, quanto ao lote 3.1, após rejeição por parte do Dnit do projeto básico encaminhado pelo consórcio executor, foi apresentada uma nova versão, aderente ao anteprojeto exceto no trecho que apresenta interferência com a estrada de ferro Vitória Minas, concedida à Companhia Vale do Rio Doce. Nesse local, foi adotada a solução proposta pelo consórcio, com compensações pela redução das características geométricas da pista. Essa solução, porém, encontra-se ainda pendente de aprovação pela ANTT e pela concessionária da ferrovia.*

*34. Quanto ao lote 6, a manutenção das condições do anteprojeto mostrou-se dependente da utilização de um desvio de 234 km para veículos comerciais e de 50 km para veículos de passeio, o que acarretaria, ainda, custos adicionais para manutenção e restauração das vias municipais e estaduais envolvidas nos desvios. Tendo em vista essa realidade, foi apresentada outra opção, que combina as condições geométricas apresentadas no projeto básico do consórcio executor, que havia sido inicialmente rejeitado, com melhorias como duplicação de todo o trecho e implantação de terceiras faixas nos locais que houve piora das rampas em relação ao anteprojeto. Essa opção afastaria a necessidade dos desvios. A decisão entre a adoção de uma ou outra solução está pendente de aprovação pelos gestores do Dnit.*

*35. As manifestações e a documentação apresentada pelo Dnit demonstram que a autarquia esteve atenta à necessidade de adequação das características geométricas do projeto básico durante o processo de análise e aprovação do mesmo.*

*36. Dentro das limitações impostas pelas condições específicas da obra, especialmente pela interferência de parte do lote 3.1 com uma ferrovia concedida e pela necessidade de um grande desvio para o lote 6, o Dnit não tem aceitado reduções das características geométricas da rodovia. Ainda, nas situações em que surgiram dificuldades para a manutenção das características previstas no anteprojeto, a área técnica do Dnit apresentou alternativas, ainda pendentes de decisão pelos gestores da autarquia.*

37. Assim sendo, entende-se que o Dnit demonstrou ter cumprido a determinação do item 9.2 do Acórdão 1.671/2014 - Plenário no que diz respeito às correções necessárias dos projetos, elencadas no item 9.1.1 do mesmo acórdão.

38. O Dnit também se manifestou no sentido de que entende que o consórcio não descumpriu cláusulas contratuais, tendo em vista que as discussões técnicas que surgiram durante o processo de análise das concepções geométricas propostas foram necessárias e pertinentes devido às características da contratação por meio do RDC integrado e à complexidade de fatores que envolve um empreendimento da magnitude da duplicação da BR-381/MG. Afirma, ainda, que o consórcio tem atendido e cumprido os prazos para reapresentação dos projetos quando solicitadas novas adequações e correções.

39. Assim, a autarquia demonstrou ter adotado providências ao expor que entende não ter havido descumprimento de cláusula contratual que justifique a aplicação das penalidades decorrentes de atraso na execução dos contratos. Desse modo resta cumprido a determinação do item 9.2 do Acórdão 1.671/2014 - Plenário no que diz relação a eventuais atrasos na execução dos contratos e aplicação das penalidades neles previstas, conforme descrito no item 9.1.2 do mesmo acórdão.

40. Demonstrada a observância dos dois aspectos abordados na determinação, pode-se afirmar que o Dnit atendeu integralmente à decisão desta corte. Pela mesma razão, não subsiste no processo questão a ser esclarecida, de modo que ele está em condições de ser encerrado, de acordo com o art. 250, inciso I, do Regimento Interno do TCU.

41. Este processo guarda estreita relação com os TC 044.365/2012-8 e 044.370/2012-1 em cujos âmbitos foram realizadas fiscalizações nos lotes 3.1 e 06 do Edital 165/2013 que deu origem aos contratos ora fiscalizados. Todos os processos resultantes da fiscalização dos diversos lotes desse edital foram apensados ao TC 044.365/2012-8. Do mesmo modo, se propõe o encerramento do presente processo se dê por meio do apensamento ao referido TC com base no art. 36 da Resolução-TCU 259/2014.

#### **PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO**

42. Diante do exposto, submetem-se os autos à consideração superior propondo:

a) considerar atendida a determinação do item 9.2 do Acórdão 1.671/2014 - Plenário; e  
b) com fundamento nos arts. 169 e 250, inciso I, do Regimento Interno do TCU, encerrar o presente processo, mediante apensamento definitivo ao TC 044.365/2012-8.”

É o relatório.

#### **VOTO**

Trata-se de auditoria, realizada no decorrer do Fiscobras 2014, nas obras de adequação da rodovia BR-381/MG - lotes 6 e 3.1, sob a responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit). A contratação ocorreu mediante o Regime Diferenciado de Contratações (RDC), em que o consórcio tem sob sua responsabilidade a confecção dos projetos básico e executivo, além da execução da obra, que devem se alinhar ao anteprojeto que embasou a licitação, sendo permitidas apenas modificações que mantenham ou melhorem o nível de serviço e as condições operacionais do complexo rodoviário.

2. A auditoria constatou que os projetos elaborados pelo consórcio Isolux/Corsan/Engevix para os lotes 1.3 e 6 descumpriam o anteprojeto elaborado pelo Dnit e diversos preceitos dos manuais de projeto aplicáveis, afetando significativamente os níveis de serviço e condições de segurança e operacionais da rodovia.

3. Em vista disso, mediante o Acórdão 1.671/2014-Plenário, o Tribunal deliberou por dar ciência à autarquia sobre as impropriedades constatadas nos projetos, alertando, inclusive, que devem ser aplicadas as penalidades previstas nos contratos quando ocorrer atraso na entrega desses documentos, ou, ainda que sejam tempestivos, se não atenderem às exigências mínimas de níveis de

serviço e de condições operacionais das vias. Também requisitou informações ao Dnit sobre as providências adotadas acerca das correções necessárias dos projetos.

4. Nesta oportunidade, a SecobRodovia, atual SeinfraRodovia, avaliou as informações prestadas pelo Dnit sobre o tratamento dado às inadequações dos projetos verificadas na fiscalização. Para ambos os lotes, o Consórcio Isolux/Corsán/Engevix protocolou novos projetos básicos, em 24/6/2014, momento posterior à deliberação, sendo que, para o lote 3.1, foi ainda entregue documentação complementar, em 26/9/2014.

5. Primeiramente, para o lote 3.1, a questão de maior complexidade concentrava-se no projeto geométrico, que, de acordo com anteprojeto, previa o remanejamento da Estrada de Ferro Vitória-Minas. O consórcio, no entanto, apresentou uma versão inicial com solução distinta, que tinha a vantagem de descartar a necessidade de realocação da ferrovia, porém, resultava em perdas no nível de serviço da rodovia. Conseqüentemente, foi entregue posteriormente uma nova versão pelo contratado, que passou por uma série de discussões técnicas, juntamente com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a Concessionária Valec S.A. Após as tratativas, o Dnit informou que está de acordo com a solução proposta que não interfere na linha férrea, prevendo, em contrapartida, a implantação de um túnel de transposição e a construção de terceira faixa nos segmentos onde for preciso para manter o nível de serviço da via. Esse cenário será, então, submetido à avaliação das entidades envolvidas (ANTT e Valec). Os demais trechos da rodovia já tiveram seus projetos aprovados pelo Dnit.

6. Quanto ao lote 6, as pendências para finalização dos projetos estão ligadas à não implantação da Variante de Santa Bárbara, uma outra obra que não pertence ao empreendimento ora tratado, mas que serviria de via alternativa para o tráfego durante a execução dos serviços. Em consequência, fez-se necessária a previsão de um desvio de 234 km, o que acarretaria transtornos aos usuários e custos adicionais de recuperação e manutenção das vias em que se operaria o caminho provisório. Conforme verificado na auditoria, o projeto básico apresentado inicialmente pelo consórcio dispensava o uso de desvios, mediante o ajuste do novo traçado ao existente, no entanto, ao custo de um aumento substancial de sinuosidade do trecho e das rampas máximas, em desconformidade com o nível de serviço requerido no anteprojeto e nos manuais aplicáveis.

7. Isto posto, o Dnit requisitou do consórcio a apresentação de três soluções alternativas, que também passaram por diversas discussões técnicas, chegando-se à conclusão que os desvios poderiam ser suprimidos, desde que implantadas a duplicação no segmento e terceiras faixas nas rampas cujas inclinações fossem superiores às do anteprojeto, e assim se manteria o nível de serviço da via. Esta solução encontra-se em discussão no âmbito da autarquia.

8. Observo, a partir das justificativas encaminhadas pelo Dnit, suportadas por diversas notas técnicas e demais documentos que detalham o andamento dos trabalhos, as constantes tratativas junto ao consórcio para se chegar a soluções mais adequadas para os trechos críticos dos projetos, que envolvem, no caso do lote 3.1, interferência externa da via com uma linha férrea e, quanto ao lote 6, extensos desvios de tráfego durante a obra, com prejuízo para os usuários. Sendo assim, concordo com a unidade técnica no sentido de que o Dnit vem adotando as providências necessárias às correções dos projetos contratados.

9. Os elementos trazidos também indicam não ter havido descumprimento de cláusula contratual que justifique, até o momento, a aplicação de penalidades, por parte da autarquia, decorrentes de eventuais atrasos na execução dos contratos. Alguma flexibilidade no ajuste dos prazos nesta etapa inicial do empreendimento pode ser assentida, porquanto a condução dos trabalhos, particularmente acerca dos trechos críticos, demandou novas discussões técnicas, reapresentação de projetos e posterior reanálise. Outrossim, como bem pontuou a unidade técnica, a defasagem na aprovação dos projetos ainda pode ser compensada durante a execução do empreendimento de maneira que a obra seja concluída dentro do prazo estipulado em contrato.

10. Dessa forma, demonstrada a observância dos dois aspectos abordados na determinação, considero que o Dnit atendeu integralmente ao Acórdão 1.671/2014-Plenrio, devendo o presente

processo ser encerrado, mediante apensamento definitivo ao TC 044.365/2012-8, que cuida de fiscalização dos editais que deram origem aos contratos ora tratados.

Ante o exposto, voto por que este Tribunal adote o acórdão que ora submeto ao Plenário.

TCU, Sala das Sessões Ministro Luciano Brandão Alves de Souza, em 4 de fevereiro de 2015.

JOSÉ MÚCIO MONTEIRO

Relator

ACÓRDÃO Nº 163/2015 – TCU – Plenário

1. Processo nº TC 004.437/2014-4
2. Grupo I – Classe V – Relatório de Auditoria
3. Interessado: Congresso Nacional
4. Unidade: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit)
5. Relator: Ministro José Múcio Monteiro
6. Representante do Ministério Público: não atuou
7. Unidade Técnica: SeinfraRodovia (extinta SecobRodovia)
8. Advogado constituído nos autos: não há

9. Acórdão:

VISTOS, relatados e discutidos estes autos de relatório de auditoria nas obras da rodovia BR-381/MG - lotes 6 e 3.1, sob responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), visando apurar a adequação dos projetos básicos e executivos produzidos pelo contratado aos anteprojetos que embasaram a licitação.

ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em Sessão Plenária, com fundamento nos arts. 169, inciso I, e 250 do Regimento Interno do TCU, e ante as razões expostas pelo Relator, em:

9.1. considerar atendida a determinação do item 9.2 do Acórdão 1.671/2014-Plenário; e

9.2. encerrar o presente processo, mediante apensamento definitivo ao TC 044.365/2012-8.

10. Ata nº 4/2015 – Plenário.

11. Data da Sessão: 4/2/2015 – Ordinária.

12. Código eletrônico para localização na página do TCU na Internet: AC-0163-04/15-P.

13. Especificação do quorum:

13.1. Ministros presentes: Aroldo Cedraz (Presidente), Walton Alencar Rodrigues, Benjamin Zymler, Augusto Nardes, Raimundo Carreiro, José Múcio Monteiro (Relator), Bruno Dantas e Vital do Rêgo.

13.2. Ministro-Substituto convocado: André Luís de Carvalho.



13.3. Ministros-Substitutos presentes: Augusto Sherman Cavalcanti e Marcos Bemquerer Costa.

(Assinado Eletronicamente)  
**AROLDO CEDRAZ**  
Presidente

(Assinado Eletronicamente)  
**JOSÉ MÚCIO MONTEIRO**  
Relator

Fui presente:

(Assinado Eletronicamente)  
**PAULO SOARES BUGARIN**  
Procurador-Geral