

2. Essa obra está sendo custeada com recursos da União, transferidos, inicialmente, por intermédio do Convênio PG nº 185/90, celebrado entre o DNER e o extinto DERMAT, atual DVOP (fls. 24 a 40), e, a partir de 27/06/1995, por meio do Convênio PG nº 010/94, celebrado pelas mesmas partes (fls. 41 a 62).

3. Em razão desta denúncia, foi determinada, por este Relator, Inspeção Ordinária no Departamento de Viação e Obras Públicas do Estado de Mato Grosso - DVOP e no Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER, com vistas a obter maiores esclarecimentos sobre o assunto.

4. Posteriormente à referida determinação de Inspeção, o Plenário desta Corte prolatou Decisão Sigilosa que determinou “a realização de auditoria em obras selecionadas pela SAUDI, para atendimento do art. 69, inciso II, da Lei de Diretrizes Orçamentárias para o exercício de 1998, Lei nº 9.473, de 22/07/97”, contemplando a obra objeto da denúncia.

5. Dessa forma, durante os trabalhos determinados pelo referido **decisum**, a equipe de auditoria colheu os elementos necessários à instrução da denúncia em tela, objetivando emitir nova incursão aos órgãos auditados.

6. Os dados obtidos foram suficientes para que a SECEX/MT sugerisse a este Relator que os responsáveis pelas entidades fossem ouvidos em audiência, acerca dos seguintes quesitos:

a) ocorrência de possíveis sobrepreços em itens do Termo de Rerratificação nº 066/89/03/03, de 17/06/1997, que repactuou o contrato em questão;

b) ocorrência de possíveis sobrepreços em itens do Termo de Rerratificação nº 065/89/03/01, de 17/06/1997, que repactuou o contrato nº 065/89/00/00, de 17/11/1989, celebrado entre o extinto Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Mato Grosso – DERMAT, atual Departamento de Viação e Obras Públicas do Estado de Mato Grosso – DVOP, e a construtora Andrade Gutierrez S/A, objetivando a pavimentação do lote “A” dos serviços de pavimentação da BR-163/MT, do entroncamento com a MT-320 (Peixoto de Azevedo - MT);

c) apresentação do DVOP ao DNER de cópia de nota fiscal emitida pela Construtora Triunfo Ltda., com valor superior ao consignado na via arquivada no próprio DVOP, relativamente à 1ª medição provisória do Convênio PG 010/94; e

d) inclusão de notas fiscais, datadas de 31/12/1995, da Construtora Triunfo Ltda. em prestação de contas de dívida já reconhecida pelo DNER em 28/12/1995.

7. Mediante instrução da lavra do AFCE Cláudio Souto Maior Gomes, constante das fls. 305/317, cujas conclusões foram endossadas tanto pelo Diretor de Divisão como pelo Titular da Unidade Técnica, a SECEX/MT manifestou-se acerca das alegações de defesa apresentadas pelos responsáveis, nos seguintes termos:

“ANÁLISE DAS JUSTIFICATIVAS

Do Sr. Maurício Hasenclever Borges, Diretor-Geral do DNER, quanto ao envio de recursos ao DVOP para custeio de serviços com preços superiores aos registrados no Sistema de Custos Rodoviários – SICRO, para o mesmo mês base de março de 1997 (fls. 189 a 195).

2. Em suma, estas foram as alegações de defesa do responsável, seguidas da análise:

a) Na época da realização da licitação (julho de 1989), o DNER não possuía a tabela SICRO nem regulamentação específica para orientação quanto a aceitação dos preços aprovados e contratados pelo delegado;

a.1) O DNER vem realizando composição de custos referenciais há aproximadamente 50 anos, conforme informação obtida na Gerência de Custos Rodoviários desse órgão, setor responsável pelo desenvolvimento e manutenção do Sistema de Custos Rodoviários – SICRO.

b) Os preços considerados na tabela do DNER são levantados com base no comércio da capital de estado. O segmento contratado se localiza na divisa com o Pará, a quase 700 km de Cuiabá, em trecho terroso longe de qualquer outra metrópole ou centro produtor;

b.1) O segmento contratado encontra-se a aproximadamente 600 km de distância de Cuiabá, por via asfaltada e em bom estado de conservação, como pude verificar por ocasião de auditoria realizada em agosto de 1998. A obra atravessa a cidade de Peixoto de Azevedo (centro regional com aproximadamente 50.000 habitantes) e dista 10 km de Matupá, que possui ligação aérea regular com Cuiabá. A capital do estado possui região metropolitana de mais de 500.000 habitantes, estando interligada às principais cidades do país por rodovias asfaltadas.

c) O número de itens contratados são dez vezes mais que os treze destacados pelos auditores, onde muitos estão abaixo dos atualmente praticados pelo DNER;

c.1) Foram analisados 13 itens dentre os 110 existentes. Há, porém, que se ressaltar que eles totalizam 70% do total repactuado. O fato de outros itens estarem abaixo dos valores atualmente praticados pelo DNER não é relevante nesse estudo, pois o que está sendo questionado é a existência de serviços com sobrevalores de até 500%.

d) Os contratos, após a repactuação, apresentam os valores abaixo, que se encontram compatíveis com a planilha de custos rodoviários da Associação Brasileira de Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem, julho de 1996 (fl. 195):

IC nº 65/89 – Andrade Gutierrez IC nº 66/89 - Triunfo

valor total – R\$ 24.050.011,43 valor total – R\$ 25.526.455,08

extensão – 75,5 km extensão – 75,7 km

valor médio – R\$ 318.543,19/km valor médio – R\$ 337.205,48/km.

d.1) Repetindo o dito no item c.1 retro, o que está sendo questionado são treze itens que representam 70% do contrato repactuado. O fato de o valor total estar compatível com o mercado não reflete uma análise individualizada de seus serviços. Todavia, chama atenção, na referida planilha de fl. 195, o fato de os preços praticados em Mato Grosso serem o 3º mais caro, superando, em muito, os praticados no Acre, Rondônia e Amazonas e apenas 3% menor do que os realizados em Roraima, todos estados muito mais ‘inacessíveis’ e ‘inóspitos’ do que Mato Grosso.

3. As razões de justificativa apresentadas pelo Sr. Diretor-Geral do DNER não conseguiram sanear a irregularidade questionada.

Dos Srs. Vitor Cândia, Presidente do DVOP e José Carlos Novelli, Diretor de Manutenção do DVOP, quanto à celebração dos termos de repactuação n^{os} 066/89/03/03 e 065/89/03/01, de 17/06/1997, entre o DVOP e as Construtoras Triunfo Ltda. e Andrade Gutierrez S/A, respectivamente, com preços superiores ao registrado no Sistema de Custos Unitários daquele departamento (fls. 199 a 202 e 215 a 220).

4. Em síntese, os responsáveis alegaram que:

a) O Termo Aditivo celebrado amigavelmente entre as firmas detentoras dos contratos e o DVOP incidiu linearmente nos preços unitários, adequando o custo por quilômetro e colocando-os dentro da média nacional para a região onde se localiza a obra, numa conseqüente economia do erário. O contrato com a Andrade passou para R\$ 318.543,19 / km e possui 80% de sub-leito com CBR=4%, o que implica uma base de maior espessura. O contrato com a Triunfo passou para R\$ 337.205,48 e possui 20km em serra (material de 3^a categoria) e 300m de ponte. Foi efetuada a alteração do TSD – Tratamento Superficial Duplo por CBUQ – Concreto Betuminoso Usinado a Quente;

a.1) Não estão sendo analisados o valor por quilômetro, a dificuldade de execução, a qualidade ou o tipo de serviço executado. O único fato que se questiona é a existência de serviços até 260% mais caros do que na tabela de custos do DVOP.

b) O local onde se procede a execução da obra situa-se em região inóspita e com alto índice pluviométrico durante seis meses do ano, o que exige da firma a reexecução dos serviços de base, sub-base e terraplenagem, e ainda, como o traçado da rodovia a ser pavimentada é coincidente com a rodovia existente, obriga a construção de desvios que permitam o escoamento do tráfego regional. A abertura destes desvios e sua manutenção corre por conta da empreiteira sem qualquer indenização à parte, pelo fato de já inclusos nos custos contratuais.

b.1) O segmento contratado encontra-se a aproximadamente 600 km de distância de Cuiabá, por via asfaltada e em bom estado de conservação. Considerando que os serviços de base, sub-base e terraplenagem antecedem ao asfaltamento propriamente dito (nesta estrada utiliza-se CBUQ) e considerando que as chuvas deterioram esses serviços, a alegação da necessidade de sua reexecução não procede, visto que um mínimo de bom senso mostra que após sua execução deve-se imediatamente realizar o asfaltamento, e nunca iniciar um novo trecho sem que o anterior esteja concluído. A abertura de pequenas variantes pode aumentar os quantitativos dos serviços a serem executados, nunca o valor desses serviços.

5. As alegações apresentadas não foram suficientes para justificar a ocorrência de sobrepreço.

Do Sr. Emiliano Dias da Silva, Procurador Jurídico do DVOP, quanto à celebração dos termos de repactuação n^{os} 066/89/03/03 e 065/89/03/01, de 17/06/1997, entre o DVOP e a Construtora Triunfo Ltda. e a Construtora Andrade Gutierrez S/A, respectivamente, com preços superiores ao registrado no Sistema de Custos Unitários daquele departamento (fls. 197 e 198).

6. O Sr. Emiliano Dias da Silva solicitou e obteve vistas e cópias de peças dos autos (fls. 187, 187-v e 188).

7. Em seus esclarecimentos o Sr. Emiliano informou que:

a) A Procuradoria tem a finalidade de orientar, coordenar e realizar as atividades de natureza jurídica;

b) Os processos administrativos referentes aos termos de repactuação em questão foram remetidos para as respectivas lavraturas, à Procuradoria, já com as informações técnicas analisadas pelos setores competentes e devidamente autorizados por quem de direito;

c) À Procuradoria cabe dar forma jurídica aos papéis de interesse da Autarquia.

8. Ao concluir, o Sr. Procurador solicitou sua exclusão da relação processual por lhe faltar atribuição ou competência para informar o solicitado.

9. Os termos de repactuação nºs 066/89/03/03 e 065/89/03/01, de 17/06/1997, entre o DVOP e a Construtora Triunfo Ltda. e a Construtora Andrade Gutierrez S/A, respectivamente, firmam como representantes do DVOP somente seu Presidente e/ou seu Secretário Geral, Srs. Vitor Cândia e Tércio Lacerda de Almeida e o Diretor de Manutenção, Sr. José Carlos Novelli (fls. 65 e 73, tópico I, item 1.3). Conforme esclarecido pelo Sr. Procurador, a esse coube apenas formatar juridicamente os citados termos. Sendo assim, sua assinatura (fls. 67 e 75) não implica em co-responsabilidade nos referidos contratos.

Do representante legal da Construtora Triunfo Ltda., quanto à celebração do Termo de Repactuação nº 066/89/03/03, de 17/06/1997, com o DVOP, com preços de serviços superiores aos registrados no Sistema de Custos Unitários do mesmo DVOP, para o mês base de março de 1997 e emissão de duas versões da nota fiscal nº 518, ambas datadas de 28/12/1995 porém com valores distintos (fls. 221 a 227).

10. Estas são as alegações de defesa do representante:

a) O questionamento feito por esta SECEX tomou como base de comparação parâmetros de composição de preços e formas de cálculo que foram produzidos de maneira equivocada pelo DNER;

a.1) Não é isso que entende o DNER, visto que a variação ocorrida na tabela SICRO entre março de 1997 (fls. 82 a 99) e dezembro de 1998 (fls. 298 e 299), relativamente aos itens de terraplenagem e pavimentação, foi de 4,09% (fls. 300 e 301), bastante próximo ao IGP-DI, que foi 5,93% (fls. 302 a 304). Caso a composição fosse equivocada, e o DNER assim o tivesse reconhecido, haveria uma significativa diferença entre esses valores.

b) Nas composições dos serviços de escavação, carga, transporte e espalhamento de materiais de 1ª categoria nas distâncias entre 200m e 400m e entre 400m e 600m foi considerada uma produtividade para o equipamento de carga cerca de três vezes a efetivamente obtida. O próprio DNER, convencido desse erro, está revendo este preço, o que tornará o contrato compatível com os limites do órgão. Também deve se esclarecer que a composição do SICRO utiliza trator de esteiras,

carregadeira de pneus e caminhões, e a da construtora utiliza trator de esteira e moto escavo transportadores, que têm custo mais elevado;

b.1) De março de 1997 a dezembro de 1998 o DNER alterou em apenas 1,39% e 0,64%, respectivamente, o preço desses serviços (de R\$1,44 para R\$1,46 e de R\$1,56 para R\$1,57, fls. 82 e 298), inferior ao IGP-DI do mesmo período (5,93%). Se existia algum erro, e o DNER parece não demonstrar, era para maior. Equivoca-se, ainda, o Sr. Representante quando afirma que a composição do SICRO utiliza trator de esteiras, carregadeira de pneus e caminhões. A tabela SICRO apresenta as duas versões: com caminhão basculante, código 01.100.10, e com moto escarpeira (ou moto escavo transportador), código 01.100.03 (fls. 252 a 255). No estudo realizado foi considerada a primeira opção por ela ser a mais cara!

c) A composição de escavação, carga, transporte e espalhamento de material de 3ª categoria na distância entre 50 e 200 metros considera que a perfuração foi feita manualmente, e o serviço composto pela construtora foi orçado com a perfuração sendo feita com carretas de perfuração que utilizam ferramentas para abrir furo com diâmetro de 7,5cm ao invés de 2,5cm. Com esse fato o custo de perfuração e o consumo de explosivos aumentam consideravelmente;

c.1) Na composição do serviço pela construtora (fl. 271), não há nenhuma menção à utilização de carretas de perfuração. O custo de materiais de detonação está próximo ao apresentado na tabela SICRO para o mês de dezembro de 1998, fl. 256 (R\$ 5,24 X R\$ 5,53).

d) A composição do serviço de compactação de aterros com grau equivalente a 100% do proctor normal, considera uma produção alta para a equipe;

d.1) Considerando que os custos horários são semelhantes, (fls. 257 e 273), a diferença restringe-se à produtividade. Como a comparação está sendo realizada entre a composição do DNER de dez/1998 e a da Construtora Triunfo de mar/1997, faz-se necessário obter a composição do DNER de março de 1997.

e) Os serviços de regularização do sub-leito, à semelhança dos de compactação, também foram orçados pelo SICRO considerando a produção da equipe em condições teoricamente ideais. A produção real da equipe é menos da metade da teórica;

e.1) Na composição do serviço de 1998 do DNER a produção da equipe é de 837 m²/h (fl. 258). A Triunfo apresenta em sua composição uma produção de 708 m²/h (fl. 274), ou seja, uma diferença de 18%, e não a metade como afirmado pelo representante.

f) A composição do SICRO ignora os serviços de recuperação ambiental e considera uma decapagem de jazida de laterita, utilizada na execução de base e sub-base, de 20cm, o que é irreal. O SICRO utilizou rolo compactador de pneus, quando o indicado, orçado pela construtora, é a compactação vibratória de rolos lisos e corrugados, o que acarreta a elevação de custos;

f.1) Não consta nas composições de serviços do DNER (fls. 259 e 260) e da construtora (fls. 275 e 276) nenhuma referência quanto à profundidade e espessura das jazidas, nem tampouco informações a respeito de recuperação ambiental. A cons-

trutora e o DNER apresentam os seguintes rolos compactadores com os respectivos custos horários, que diferem em 16,4%, bastante diferente dos 502% de diferença existente entre esses serviços (base e sub-base estabilizada sem mistura, fl. 130):

Triunfo		DNER	
Rolo Compactador CA-25	R\$ 28,67	Rolo Compact. de Pneus Autoprop 21T	R\$ 25,25
Rolo Compactador PC-35	R\$ 0,73		

g) A composição do SICRO para o Concreto Betuminoso Usinado a Quente – CBQU, também foi feita com parâmetros errados: custo de usinagem não remunera o custo de aquisição de óleo combustível (10l por t); o custo de R\$ 7,64 por m³ de brita e R\$ 2,30 por m³ de areia está muito aquém dos preços praticados numa obra remota como a em pauta; os preços de transporte não consideram a necessidade dos caminhões trafegarem a velocidade média inferior a 10 km/h, devido ao precário sistema viário; não são consideradas perdas e empolamento; assume como densidade da base e sub-base de laterita 1,6 t/m³, quando o correto chega a 2,0 t/m³; a distância do transporte do Cap-20 está incorreta; não foi incluído a taxa de bonificação dos custos indiretos;

g.1) A tabela SICRO considera o custo do óleo combustível como R\$0,16/kg, e um consumo de 19,200 kg por m³ de CBUQ produzido (fl. 80);

g.2) A justificativa de os preços da brita serem aquém dos preços praticados numa região remota não se fundamenta, visto que a brita não é comprada, e sim extraída em pedreira existente no local da obra, como constatei em agosto de 1998;

g.3) Como já explicado anteriormente, o transporte de Cuiabá até o local da obra é por estrada asfaltada e em bom estado de conservação. Se existe algum trecho em que os caminhões sejam obrigados a trafegar em baixas velocidades é o próprio local da obra. Em qualquer obra de pavimentação necessariamente se é obrigado a trafegar em baixas velocidades no trecho ainda não pavimentado;

g.4) Tanto nas composições de serviço da Triunfo quanto no DNER nada é informado sobre perdas e empolamento (fls. 80 e 277);

g.5) A densidade de material de jazida para aterro de 1,6 t/m³ é a informada pelo DNER (fl. 102);

g.6) A distância de transporte do CAP-20 foi baseada como o mesmo sendo adquirido em Campo Grande (MS), visto o produto estar disponível nesta praça (fl. 81);

g.7) Foi incluída bonificação de 40,50% para o CBUQ (fl. 80).

h) É fato público e notório de que os custos médios levantados no mercado geral das grandes cidades e das capitais divergem sobremaneira daqueles vigentes em localidades inóspitas, desprovidas de todos esses recursos e de difícil acesso, tais como os reinantes na região amazônica;

h.1) A região em questão, apesar de situar-se na Amazônia Legal, não é inóspita como quer demonstrar o Sr. Representante. Ela encontra-se ligada por estrada asfaltada à capital, Cuiabá, da qual dista cerca de 600 km. Apenas 120 km ao sul do início do trecho em asfaltamento encontramos Sinop, cidade de aproximadamente

50.000 habitantes, centro regional, uma das dez maiores cidades do estado (Mato Grosso conta com 122 municípios), e sede do atual campeão matogrossense de futebol.

i) *Dificuldades de operar na região amazônica, inclusive quanto à saúde dos obreiros; custos indiretos com pessoal em virtude de transportes para o local de centros onde existe mão-de-obra a ser alocada;*

i.1) *Obras de pavimentação de rodovias ocorrem em qualquer lugar do país. Não é nenhuma novidade a existência de obras em regiões não tão próximas das capitais. Aliás, rodovias foram feitas justamente para ligar as diversas regiões do país e normalmente precisam atravessar locais menos desenvolvidos. Portanto, o que a construtora alega como dificuldades na verdade é o seu dia-a-dia.*

j) *O contrato é oriundo de licitação ocorrida em julho de 1989 e ocorreram diversas modificações na estrutura econômico-financeira do contrato, considerando-se os índices históricos e os advindos no transcurso dos trabalhos pelos sucessivos 'Planos Econômicos', mudanças de moedas, desequilíbrios entre as ofertas e demandas etc., gerando inúmeras interferências negativas para a empreiteira haja vista que a pactuação consiste sempre em um contrato realidade;*

j.1) *O ponto em questão, e que não se pode fugir, é a existência de um contrato, pago com recursos oriundos da União, e que há indícios de que boa parte dele está com preços acima do mercado. Neste caso, a Lei nº 8443/92, Lei Orgânica do TCU, Título II, Capítulo II, Seção IV, assegura eficácia ao TCU para fiscalização dos atos de que resulte despesa, praticados pelos responsáveis sujeitos à sua jurisdição, incluindo a fiscalização da aplicação de quaisquer recursos repassados pela União mediante convênio a Estado, especialmente quanto à economicidade.*

k) *O empreendimento em questão abrange mais de 140 planilhas e centenas de itens relativos a preços unitários o que demonstra a complexidade e vulto dos serviços. Obviamente que uma singela verificação de 10 ou 12 planilhas não representa a realidade global envolvida;*

k.1) *Equívoca-se um pouco o Sr. Representante. O empreendimento abrange exatamente 110 planilhas e foram verificadas 13. Ocorre que não foi uma verificação 'singela'. Foi realizado um estudo estatístico e concluiu-se que esses 13 itens respondem por 70% do valor repactuado do contrato. Esse tipo de procedimento é bastante comum e chama-se curva ABC. Poucos itens representam quase a totalidade do contrato, no caso 70% do valor, são os itens classe 'A'. Um número maior de itens responderão por cerca de 25% do valor, são os itens classe 'B'. E a grande maioria dos itens responderão por apenas 5% do valor, são os itens classe 'C'. A boa técnica recomenda concentrar os esforços apenas nos itens classe 'A', por serem os mais relevantes. No estudo realizado considerou-se que os demais 97 itens estão com os preços corretos.*

l) *Os preços praticados pelo contrato estão em conformidade com o contexto real vivenciado na obra, além de aferir-se com os dados levantados atualmente nas pesquisas de preços realizadas pelo DNER, como comprovam os quadros elabora-*

dos pela ABDER no IV Encontro Nacional de Custos Rodoviários em agosto de 1996;

l.1) Repetindo o já comentado em itens anteriores, o que está sendo questionado são treze itens que representam 70% do contrato repactuado. O fato do valor total estar compatível com o mercado não reflete uma análise individualizada de seus serviços. Esse sim o ponto central deste trabalho.

m) O DNER, para composição dos preços unitários, considera a entrega livre e desimpedida das jazidas, empréstimos e pedreiras sendo que no contrato esses custos correram por conta da empreiteira, bem como suas limpezas expurgos e posterior restauração ambiental, ou seja, o DNER tem preços unitários contratuais para esses serviços em separado, não se podendo fazer uma comparação com os preços do contrato em tela, uma vez que o mesmo coloca todos em um só;

m.1) Na composição dos serviços do DNER, para dezembro de 1998, os serviços Base / Sub-base Estabilizada sem Mistura possuem como alguns de seus componentes: Desmatamento de Jazida, Expurgo de Jazida e Escavação e Carga de Material Jazida (fls. 259 e 260). Por outro lado, na composição da Triunfo, nada é dito sobre a presença desses serviços (fls. 275 e 276).

n) Ademais, os próprios parâmetros levantados pelo SICRO, como é de conhecimento, estão sendo revisados e se situam em torno de 30% superior àqueles números anteriormente invocados;

n.1) Contato telefônico com a Gerência de Custos Rodoviários do DNER informou que a autarquia não está revendo seus parâmetros. Prova disso é que as diferenças entre as tabelas de março/1997 e dezembro/1998, serviços de terraplenagem e pavimentação, situam-se na faixa de apenas 4,09%, para um IGP-DI de 5,93% (fls. 300 a 304).

o) Em relação à existência de duas versões da nota fiscal nº 518, de 28/12/1995, houve lapso em virtude de erro de funcionário. O valor efetivamente devido era R\$ 2.759.627,23, ou seja, uma redução de R\$239.065,97 sobre o valor inicialmente cobrado. Isso levou à necessidade de alteração da nota fiscal para fins de redução de valor a ser levado à cobrança, como de fato ocorreu, retificando-se e adaptando-se a aludida nota fiscal.

o.1) Encontra-se respondido este item.

11. O Sr. representante da Construtora Triunfo Ltda. construiu sua defesa usando como parâmetros de comparação as composições de serviços presentes no Sistema de Custos Rodoviários – SICRO, do DNER, e não no Sistema de Custos Unitários, do DVOP, como solicitado na audiência.

12. Como tive acesso às composições de serviços do DNER de dezembro de 1998 no endereço Internet da autarquia, foi possível fazer uma análise das razões de justificativa. No entanto, comparou-se dados da construtora de março de 1997 com os do DNER de dezembro de 1998.

13. Logo, para que esta análise seja mais correta e precisa, é necessária a análise das justificativas apresentadas à luz das composições dos serviços do DNER e do DVOP em vigor por ocasião da repactuação, ou seja, março de 1997.

Do representante legal da Construtora Andrade Gutierrez S/A, quanto à celebração do Termo de Repactuação nº 065/89/03/01, de 17/06/1997, com o DVOP, com preços de serviços superiores aos registrados no Sistema de Custos Unitários do mesmo DVOP, para o mês base de março de 1997 (fls. 161 a 165).

14. O representante, em síntese, alegou o seguinte:

a) O contrato originalmente assinado decorreu de proposta que se sagrou vencedora de procedimento licitatório regular e homologado pela autoridade competente. Na elaboração de sua proposta foram consideradas as dificuldades e custos locais, além das metodologias disponíveis para realização de tais obras e serviços;

a.1) Não está sendo questionada a validade do processo licitatório.

b) Em nenhum momento houve comprometimento com preços tabelados, ou determinados unilateralmente pela administração, ou constantes de um Sistema de Custos Unitários. Se tal comprometimento fosse exigido no edital/contrato, a empresa teria declinado de apresentar oferta;

b.1) A audiência realizada não questiona a falta de comprometimento com preços tabelados. Questionou a existência de diversos itens no contrato que estavam sobrevalorizados até 260% em relação à média de preços da região, sugerindo um possível superfaturamento.

c) As tabelas de custos ou preços de órgãos como DVOP ou DNER baseiam-se na média dos preços por eles contratados. A maior parte desses contratos têm sua execução em áreas mais populosas e melhor servidas de infra-estrutura em geral, o que barateia em muito os preços unitários;

c.1) Em levantamento realizado na página do DNER na Internet (fls. 290 a 297), foram encontradas diversas obras em andamento na região Centro-Oeste. Constata-se que as obras encontram-se espalhadas em todas as regiões desses estados, em locais populosos e em outros não. Cabe ressaltar, dentre outras obras: restauração ao longo dos 520,1 km da ligação da BR 070/MT com a divisa MT/RO (de 300 km a 800 km de distância de Cuiabá); pavimentação dos 131,9 km da obra referida nesse processo (de 600 km a 732 km de Cuiabá); e os 90 km de pavimentação da BR-267/MS entre Rio Brillhante e Porto Murtinho (aproximadamente 500 km de Campo Grande). Essas obras estão localizadas em locais menos populosos e afastados das capitais.

d) A obra em questão realiza-se em região inóspita, com dificuldades de logística maiores em relação a contratos executados em regiões mais favoráveis;

d.1) Conforme já explicado em itens anteriores, o segmento contratado encontra-se a aproximadamente 600 km de distância de Cuiabá, por via asfaltada e em bom estado de conservação, como pude verificar por ocasião de auditoria realizada em agosto de 1998. A obra atravessa a cidade de Peixoto de Azevedo (centro regional com aproximadamente 50.000 habitantes) e dista 10 km de Matupá, que possui ligação aérea regular com Cuiabá. A pouco mais de 100 km encontra-se Sinop, cidade com também aproximadamente 50.000 habitantes e outro centro regional.

e) Se o DVOP ou o DNER calculassem a média de preços para execução de obras similares provavelmente constatariam que os preços não estariam distante dos ora praticados. Preços menores esbarram na inviabilidade;

e.1) O Sr. Representante não demonstrou quais seriam as obras similares. Novamente, como já dito, o que se investiga é a diferença existente entre preços de serviços. Em nenhum instante ele explica porque esses preços estão acima do apresentado por órgãos que elaboram tabelas de preços específicas para a região.

f) Os preços apresentados integram o contrato e representam sua equação econômica.

f.1) A Lei nº 8443/92, Lei Orgânica do TCU, Título II, Capítulo II, Seção IV, assegura eficácia ao TCU para fiscalização dos atos de que resultem despesa, praticados pelos responsáveis sujeitos à sua jurisdição, incluindo a fiscalização da aplicação de quaisquer recursos repassados pela União mediante convênio a Estado, especialmente quanto à economicidade. Sendo assim, é legítimo ao TCU questionar a existência de possível superfaturamento nos preços apresentados, mesmo que eles integrem o contrato e representem sua equação econômica.

15. A título de exemplificação de seus argumentos, o representante citou diversos trechos do voto do Ministro-Relator do TC 001.687/1996-4, Exmo. Sr. Lincoln Magalhães da Rocha.

16. Cabe explicar que esse processo refere-se a uma representação acerca de suspeição de preços inexequíveis. Todo o raciocínio proferido pelo Relator transcorreu em torno desse assunto. Em nenhum instante foi comentado sobre superfaturamento de preços. Na transcrição foram omitidos trechos a fim de transparecer que a posição do Relator coincide com a defesa apresentada, o que de fato não ocorre.

17. O Sr. representante da Construtora Andrade Gutierrez S/A não conseguiu elidir as irregularidades questionadas.

Dos Srs. Vitor Cândia, Presidente do DVOP, Tércio Lacerda de Almeida, Secretário Geral do DVOP (fls. 199 a 213) e Nilson Ribeiro, Chefe da Divisão de Execução e Controle Financeiro do DVOP (fls. 166 a 178) quanto à apresentação do DVOP ao DNER de cópia da nota fiscal nº 518, emitida pela Construtora Triunfo Ltda., com valor superior ao consignado na via arquivada no próprio DVOP, relativamente à 1ª medição provisória do Convênio PG 010/94 e inclusão das notas fiscais nº 522 e 523, datadas de 31/12/1995, da Construtora Triunfo Ltda., em prestação de contas de dívida já reconhecida pelo DNER em 28/12/1995.

18. Os responsáveis alegaram que o valor correto da nota fiscal nº 518 é de R\$ 2.759.627,23, referente à 16ª medição provisória e que foi relacionada na prestação de contas do referido pagamento. Não se tem conhecimento de outra nota fiscal com valor superior.

19. Quanto às notas fiscais nºs 522 e 523, tratam-se de valores pagos e relacionados na prestação de contas.

20. Em anexo, foram encaminhadas cópias das ditas notas fiscais, da relação de pagamentos, das notas de empenho e da ordem bancária, todas relacionadas ao pagamento.

21. A Construtora Triunfo Ltda., em suas justificativas de fls. 221 a 230, informou que realmente emitiu duas notas de mesma numeração e valores distintos. As-

sim o fez devido a pedido do DVOP, visto que o valor cobrado na 1ª nota estava incorreto e seu funcionário efetuou as correções na mesma nota.

22. Não foi justificada a inclusão das notas fiscais nºs 522 e 523, datadas de 31/12/1995, da Construtora Triunfo Ltda., em prestação de contas de dívida já reconhecida pelo DNER em 28/12/1995. Os Srs. Vitor Cândia, Tércio Lacerda de Almeida e Nilson Ribeiro são responsáveis por esse fato.”

6. Realizada inspeção, os autos foram novamente instruídos às fls. 322/344, onde estão registrados os seguintes elementos adicionais (fl. 317):

“II - Dos Sobrepreços

7. Para avaliação dos sobrepreços, a instrução de fls. 145 a 150 selecionou amostra composta pelos itens de maior impacto no preço final da obra, visto os Termos de Rerratificação nº 065/89/03/01 e nº 066/89/03/03 serem compostos por dezenas de serviços distintos, o que inviabilizaria a análise individual de todos esses serviços (fls. 68 a 71 e 76 a 79).

7.1 No Termo de Rerratificação nº 065/89/03/01 foram selecionados 11 dentre 74 serviços, responsáveis por 67% do valor repactuado (fl. 131).

7.2 No Termo de Rerratificação nº 066/89/03/03 foram selecionados 13 dentre 110 serviços, responsáveis por 70% do valor repactuado (fl. 130).

7.3 A título de informação, a técnica utilizada chama-se curva ABC. Consiste em identificar os serviços na razão direta de seus valores e na razão inversa de suas quantidades. Poucos serviços possuem maior valor relativo, representando grande parte do valor repactuado, são os serviços classe A. Esses serviços são os que possuem maior impacto no preço final da obra. Um número maior de serviços possui valor relativo intermediário, são os classe B. Os demais serviços, a maioria, respondem por uma pequena parte do valor repactuado, são os classe C.

7.4 Na avaliação foram considerados apenas os serviços classe A. Admitiu-se que os demais serviços, por sua pequena representatividade, estão com seus preços corretos.

7.5 Os serviços selecionados tiveram seus preços comparados com os do Sistema de Custos Rodoviários–SICRO, Região Centro-Oeste, do DNER e com o Sistema de Custos Unitários do DVOP-MT.

7.6 Alguns dos serviços selecionados não possuem correspondentes nas tabelas do DNER e do DVOP. Planilhas de fls. 122 a 125 (DNER) e 126 a 129 (DVOP) fazem a devida adequação das composições dos contratos com as das tabelas do DNER/DVOP.”

(...)

“8. Convém lembrar que estamos tratando de contratos assinados com duas construtoras e que se referem a dois lotes da mesma obra. Após a repactuação (subitens ‘3.a’ e ‘3.b’), as duas construtoras passaram a cobrar o mesmo valor para cada serviço. Porém, uma vez que as quantidades de cada serviço são diferentes em cada contrato, os preços finais dos contratos são diferentes. As razões de justificativas da construtora responsável pelo lote ‘A’, Andrade Gutierrez S/A, não foram acatadas (subitem ‘5.e’). As razões de justificativa apresentadas pela construtora responsável

pelo lote 'B', Triunfo Ltda., necessitam de análise à luz das composições de serviço do DNER e do DVOP em vigor em março de 1997 (subitem '5.d').

9.No âmbito da inspeção, foram obtidas junto ao DNER as composições de preços relativos aos serviços selecionados no mês de março de 1997 (vol. II, fls. 1 a 14), mês de assinatura das repactuações dos contratos em estudo, e das quais já estavam presentes nos autos seus preços unitários totais (fls. 80 a 105).

9.1.Os equipamentos e mão-de-obra e suas respectivas quantidades, os materiais e transportes e seus respectivos consumos (quantitativos) dos diversos serviços dessas composições de março de 1997 são idênticos aos das composições de dezembro de 1998 (fls. 252 a 266).

9.2.Os preços unitários totais dos diversos serviços são diferentes porque houve variação no custo operacional dos equipamentos, no salário-hora, no preço unitário do material e/ou no custo do transporte.

10.Junto ao DVOP a inspeção logrou obter as composições de preços relativas ao mês de maio de 1999 (vol. II, fls. 15 a 27). Entrevista realizada com o responsável pela manutenção dessas composições, Sr. Calmon, e a análise de composições de preços de diversos anos demonstraram que essas composições não sofreram variações nos quantitativos desde 1989. Sendo assim, mesmo estando presentes nos autos composições referentes a maio de 1999, elas são válidas para março de 1997.

11.Nos diversos serviços a seguir analisados, os sobrepreços que vierem a ocorrer serão considerados utilizando-se os preços do DVOP, por ter sido o órgão que assinou os contratos e cujas tabelas são específicas para o Estado de Mato Grosso. No entanto, caso o Tribunal entenda correto, podem ser adotados os valores do DNER (Região Centro-Oeste), órgão repassador dos recursos.

12.Escavação, Carga e Transporte de Material de 1ª Categoria DMT 200 a 400m e 400 a 600m (m³).

12.1.Razões de justificativa da construtora (fls. 221 a 230):

12.1.1.Nas composições dos serviços de escavação, carga, transporte e espalhamento de materiais de 1ª categoria nas distâncias entre 200m e 400m e entre 400m e 600m foi considerada uma produtividade para o equipamento de carga cerca de três vezes a efetivamente obtida. O próprio DNER, convencido desse erro, está revendo este preço, o que tornará o contrato compatível com os limites do órgão. Também deve se esclarecer que a composição do SICRO utiliza trator de esteiras, carregadeira de pneus e caminhões, e a da construtora utiliza trator de esteira e moto escavo transportadores, que têm custo mais elevado.

12.2.Análise realizada na instrução de fls. 305 a 315 (subitem 12.b.1):

12.2.1.De março de 1997 a dezembro de 1998 o DNER alterou em apenas 1,39% e 0,64%, respectivamente, o preço desses serviços (de R\$1,44 para R\$1,46 e de R\$1,56 para R\$1,57, fls. 82 e 298), inferior ao IGP-DI de 5,93%, no mesmo período (fls. 303 e 304). Se existia algum erro, e o DNER parece não demonstrar, era para maior. Equivoca-se, ainda, o Sr. Representante quando afirma que a composição do SICRO utiliza trator de esteiras, carregadeira de pneus e caminhões. A tabela SICRO apresenta as duas versões: com caminhão basculante, código 01.100.10, e com moto escarpeiro (ou moto escavo transportador), código 01.100.03 (fls. 252 a 255). No estudo realizado foi considerada a primeira opção por ela ser a mais cara!

12.3. Análise à luz das composições obtidas na inspeção e a da construtora. DNER (vol. II, fls. 1 e 2), DVOP (vol. II, fls. 15 e 16) e construtora (vol. I, fls. 269 e 270):

12.3.1. As composições do DNER de março de 1997 são idênticas, nos quantitativos, às de dezembro de 1998, utilizadas no subitem 12.2.1. supra, o que ratifica o sobrepreço em relação aos valores do DNER.

12.3.2. As composições do DVOP possuem produção bastante próxima à do DNER 294 m³/h X 249 m³/h (200m a 400m) e 252 m³/h X 249 m³/h (400m a 600m). Utilizam moto-escravo transportador (motoscraeper) assim como a construtora. Mesmo assim seus preços estão abaixo dos cobrados pela construtora.

12.4. Sobrepreços em relação aos preços do DVOP:

Escavação, Carga e Transporte de Material de 1ª Categoria DMT 200 a 400m (m³)
Sistema de Custos Unitários - DVOP, março de 1997: R\$ 2,54

	Preço	Sobrepreço	
Termo de Rerratificação nº 065/89/03/01	R\$ 3,48	R\$ 0,94	37,0 %
Termo de Rerratificação nº 066/89/03/03	R\$ 3,48	R\$ 0,94	37,0 %

Escavação, Carga e Transporte de Material de 1ª Categoria DMT 400 a 600m (m³)
Sistema de Custos Unitários – DVOP, março de 1997: R\$ 2,97

	Preço	Sobrepreço	
Termo de Rerratificação nº 065/89/03/01	R\$ 3,89	R\$ 0,92	31,0 %
Termo de Rerratificação nº 066/89/03/03	R\$ 3,89	R\$ 0,92	31,0 %

13. Escavação, Carga e Transporte de Material de 3ª Categoria DMT 50 a 200m (m³).

13.1. Razões de justificativa da construtora (fls. 221 a 230):

13.1.1. A composição de escavação, carga, transporte e espalhamento de material de 3ª categoria na distância entre 50 e 200 metros considera que a perfuração foi feita manualmente, e o serviço composto pela construtora foi orçado com a perfuração sendo feita com carretas de perfuração que utilizam ferramentas para abrir furo com diâmetro de 7,5cm ao invés de 2,5cm. Com esse fato o custo de perfuração e o consumo de explosivos aumenta consideravelmente.

13.2. Análise realizada na instrução de fls. 305 a 315 (subitem 12.c.1):

13.2.1. Na composição do serviço pela construtora (fl. 271), não há nenhuma menção à utilização de carretas de perfuração. O custo de materiais de detonação está próximo ao apresentado na tabela SICRO para o mês de dezembro de 1998, fl. 256 (R\$ 5,24 X R\$ 5,53).

13.3. Análise à luz das composições obtidas na inspeção e a da construtora. DNER (vol. II, fl. 3), DVOP (vol. II, fl. 17) e construtora (vol. I, fl. 271):

13.3.1. Nem a composição da construtora nem a do DNER de março de 1997 apresentam carretas de perfuração, um dos fatos alegados pela construtora como responsável pela diferença nos preços. O outro fato alegado, consumo de explosivo,

é 4,8% maior na construtora (R\$ 5,00 X R\$ 5,24), o que não justifica a diferença de quase 46% entre os preços.

13.3.2.A composição do DVOP também não utiliza carretas de perfuração. O consumo dos materiais é idêntico ao do DNER.

13.4.Sobrepreço em relação ao preço do DVOP:

Escavação, Carga e Transporte de Material de 3ª Categoria DMT 50 a 200m (m³)
Sistema de Custos Unitários – DVOP, março de 1997: R\$ 15,21

	Preço	Sobrepreço	
Termo de Rerratificação nº 065/89/03/01	-	-	-
Termo de Rerratificação nº 066/89/03/03	R\$ 16,23	R\$ 1,02	6,7 %

14. Compactação de Aterros a 100% do Proctor Normal (m³).

14.1.Razões de justificativa da construtora (fls. 221 a 230):

14.1.1.A composição do serviço de compactação de aterros com grau equivalente a 100% do proctor normal, considera uma produção alta para a equipe.

14.2.Análise realizada na instrução de fls. 305 a 315 (subitem 12.d.1):

14.2.1.Considerando que os custos horários são semelhantes (fls. 257 e 273), a diferença restringe-se à produtividade. Como a comparação está sendo realizada entre a composição do DNER de dezembro de 1998 e a da Construtora Triunfo de março de 1997 faz-se necessário obter a composição do DNER de março de 1997.

14.3.Análise à luz das composições obtidas na inspeção e a da construtora. DNER (vol. II, fl. 4), DVOP (vol. II, fl. 18) e construtora (vol. I, fl. 273):

14.3.1.A composição do DNER de março de 1997 é idêntica à de dezembro de 1998 utilizada na análise do subitem 12.2.1. Permanece a questão da diferença de produtividade entre as construtoras. No entanto, a composição do DVOP, que utiliza os mesmos equipamentos que o DNER e possui a mesma produtividade de 133m³/h, tem seu custo superior ao das construtoras em 2,6% (R\$ 1,56 X R\$ 1,52). Sendo assim, visto o valor repactuado estar inferior ao do DVOP, conclui-se pela inexistência de sobrepreço nesse serviço.

15.Regularização do Subleito (m²).

15.1.Razões de justificativa da construtora (fls. 221 a 230):

15.1.1.Os serviços de regularização do subleito, à semelhança dos de compactação, também foram orçados pelo SICRO considerando a produção da equipe em condições teoricamente ideais. A produção real da equipe é menos da metade da teórica.

15.2.Análise realizada na instrução de fls. 305 a 315 (subitem 12.e.1):

15.2.1.Na composição do serviço de 1998 do DNER a produção da equipe é de 837 m²/h (fl. 258). A construtora apresenta em sua composição uma produção de 708 m²/h (fl. 274), ou seja, uma diferença de 18%, e não a metade como afirmado pelo representante.

15.3.Análise à luz das composições obtidas na inspeção e a da construtora. DNER (vol. II, fl. 5), DVOP (vol. II, fl. 19) e construtora (vol. I, fl. 274):

15.3.1.A composição do DNER de março de 1997 possui produção de 837 m²/h, igual à apresentada em dezembro de 1998. Permanece uma produção da construtora 18% menor (item 15.2.1), e não a metade como afirmado pelo representante da construtora.

15.3.2.A composição do DVOP possui produção de 522 m²/h.. Neste caso a situação é mais desfavorável ainda para a construtora, pois a produção que antes era 18% menor, agora é 26% maior!

15.4.Sobrepreço em relação ao preço do DVOP:

Regularização do Subleito (m²)

Sistema de Custos Unitários – DVOP, março de 1997: R\$ 0,37

	Preço	Sobrepreço	
Termo de Rerratificação nº 065/89/03/01	R\$ 0,48	R\$ 0,11	29,7 %
Termo de Rerratificação nº 066/89/03/03	R\$ 0,48	R\$ 0,11	29,7 %

16.Sub-Base e Base de Solo Estabilizada sem Mistura (m³).

16.1.Razões de justificativa da construtora (fls. 221 a 230):

16.1.1.A composição do SICRO ignora os serviços de recuperação ambiental e considera uma decapagem de jazida de laterita, utilizada na execução de base e sub-base, de 20cm, o que é irreal. O SICRO utilizou rolo compactador de pneus, quando o indicado, orçado pela construtora, é a compactação vibratória de rolos lisos e corrugados, o que acarreta a elevação de custos.

16.2.Análise realizada na instrução de fls. 305 a 315 (subitem 12.f.1):

16.2.1.Não consta nas composições de serviços do DNER (fls. 259 e 260) e da construtora (fls. 275 e 276) nenhuma referência quanto à profundidade e espessura das jazidas, nem tampouco informações a respeito de recuperação ambiental. A construtora e o DNER apresentam os seguintes rolos compactadores com os respectivos custos horários, que diferem em 16,4%, bastante diferente dos 502% de diferença existente entre esses serviços (base e sub-base estabilizada sem mistura, fl. 130):

Construtora		DNER	
Rolo Compactador CA-25	R\$ 28,67	Rolo Compact. de Pneus Autoprop 21T	R\$ 25,25
Rolo Compactador PC-35	R\$ 0,73		

16.3.Análise à luz das composições obtidas na inspeção e a da construtora. DNER (vol. II, fls. 7 e 8), DVOP (vol. II, fls. 21 e 22) e construtora (vol. I, fls. 275 e 276):

16.3.1.A composição do DNER de março de 1997 é idêntica, em relação aos quantitativos, à de dezembro de 1998 e que já havia servido de base para a confirmação de sobrepreço nesse serviço.

16.3.2.A composição do DVOP também nada informa sobre decapagem de jazidas de laterita, ao contrário do que diz o representante da construtora. O DVOP utiliza o mesmo Rolo Compactador CA-25 que a construtora. Essa informação derruba a hipótese de que a construtora é mais cara por usar equipamento diferenciado.

16.4.Cabe observar que, nos demonstrativos de fls. 123 e 127, a esses serviços foi adicionado 'Escavação e Carga de Material de Jazida'. Porém, tanto nas

composições do DNER quanto nas do DVOP, esse item já se encontra presente. Logo, deve-se subtrair dos demonstrativos os valores correspondentes à 'Escavação e Carga de Material de Jazida'. São esses os sobrepreços em relação aos preços do DVOP:

Sub-Base de Solo Estabilizada sem Mistura (m³)

Sistema de Custos Unitários – DVOP, março de 1997: R\$ 6,26

	Preço	Sobrepreço	
Termo de Rerratificação n° 065/89/03/01	R\$ 14,52	R\$ 8,26	132,0 %
Termo de Rerratificação n° 066/89/03/03	R\$ 14,52	R\$ 8,26	132,0 %

Base de Solo Estabilizada sem Mistura (m³)

Sistema de Custos Unitários – DVOP, março de 1997: R\$ 6,26

	Preço	Sobrepreço	
Termo de Rerratificação n° 065/89/03/01	R\$ 14,52	R\$ 8,26	132,0 %
Termo de Rerratificação n° 066/89/03/03	R\$ 14,52	R\$ 8,26	132,0 %

17.CBUQ (m³).

17.1.Razões de justificativa da construtora (fls. 221 a 230):

17.1.1.A composição do SICRO para o Concreto Betuminoso Usinado a Quente – CBUQ também foi feita com parâmetros errados: custo de usinagem não remunera o custo de aquisição de óleo combustível (10l por t); o custo de R\$ 7,64 por m³ de brita e R\$ 2,30 por m³ de areia está muito aquém dos preços praticados numa obra remota como a em pauta; os preços de transporte não consideram a necessidade dos caminhões trafegarem a velocidade média inferior a 10 km/h, devido ao precário sistema viário; não são consideradas perdas e empolamento; não foi incluída a taxa de bonificação dos custos indiretos.

17.2.Análise realizada na instrução de fls. 305 a 315 (subitens 12.g.1 a 12.g.4 e 12.g.7):

17.2.1.A tabela SICRO considera o custo do óleo combustível como R\$0,16/kg, e um consumo de 19,200 kg por m³ de CBUQ produzido (fl. 80).

17.2.2.A justificativa dos preços da brita serem aquém dos preços praticados numa região remota não se fundamenta visto que a brita não é comprada, e sim extraída em pedreira existente no local da obra, como constatei em agosto de 1998.

17.2.3.O transporte de Cuiabá até o local da obra é por estrada asfaltada e em bom estado de conservação. Se existe algum trecho em que os caminhões sejam obrigados a trafegar em baixas velocidades é o próprio local da obra. Em qualquer obra de pavimentação necessariamente se é obrigado a trafegar em baixas velocidades no trecho ainda não pavimentado.

17.2.4.Tanto nas composições de serviço da Triunfo quanto no DNER nada é informado sobre perdas e empolamento (fls. 80 e 277).

17.2.5.Foi incluída bonificação de 40,50% para o CBUQ (fl. 80).

17.3.Análise à luz das composições obtidas na inspeção e a da construtora. DNER (vol. II, fls. 9 e 10), DVOP (vol. II, fl. 23) e construtora (vol. I, fl. 277):

17.3.1.Novamente a composição do DNER é idêntica em seus quantitativos à utilizada para a análise realizada no subitem 17.2, convalidando o que ali foi dito.

17.3.2. Quanto à composição do DVOP, temos que o seu preço (fl. 130) é 3,6 % menor que o da construtora (R\$ 58,43 X R\$ 56,33). Por ser uma diferença pequena, conclui-se por não haver sobrepreço nesse serviço.

18. Transporte de Material de Jazida para Sub-Base e Base (m³.km).

18.1. Razões de justificativa da construtora (fls. 221 a 230):

18.1.1. A composição do SICRO assume como densidade da base e sub-base de laterita 1,6 t/m³, quando o correto chega a 2,0 t/m³.

18.2. Análise realizada na instrução de fls. 305 a 315 (subitem 12.g.5):

18.2.1. A densidade de material de jazida para aterro de 1,6 t/m³ é a informada pelo DNER (fl. 102).

18.3. Análise à luz das composições obtidas na inspeção e a da construtora. DVOP (vol. II, fl. 24) e construtora (vol. I, fl. 278):

18.3.1. O DNER não possui composição específica para esse serviço. Planilha de fl. 124 realizou o cálculo desse serviço segundo normas do DNER (fls. 102 a 105) e concluiu pelo valor de R\$ 0,42 (m³.km). Sendo assim, a justificativa da construtora de que a diferença de preços deve-se à densidade utilizada do material não se fundamenta, pois o valor utilizado nos cálculos (1,6 t/m³) é o que o DNER possui em seus normativos próprios. Além do mais, o valor dito pela construtora como correto (2,0 t/m³) não é utilizado em sua própria composição de preços.

18.3.2. O DVOP possui composição para esse serviço. Seu preço é similar ao do DNER (R\$ 0,41 X R\$ 0,42). O representante da construtora nada comentou sobre o preço do DVOP.

18.4. Conclui-se pela existência de sobrepreço nesse serviço, o qual possui o valor abaixo discriminado:

Transporte de Material de Jazida para Sub-base e Base (m³.km)

Sistema de Custos Unitários – DVOP, março de 1997: R\$ 0,41

	Preço	Sobrepreço	
Termo de Rerratificação nº 065/89/03/01	R\$ 1,26	R\$ 0,85	207,3 %
Termo de Rerratificação nº 066/89/03/03	R\$ 1,26	R\$ 0,85	207,3 %

19. Transporte de Brita (t.km).

19.1. Razões de justificativa da construtora (fls. 221 a 230):

19.1.1. Os preços de transporte não consideram a necessidade dos caminhões trafegarem a velocidade média inferior a 10 km/h, devido ao precário sistema viário.

19.2. Análise realizada na instrução de fls. 305 a 315 (subitem 12.g.3):

19.2.1. Se existe algum trecho em que os caminhões sejam obrigados a trafegar em baixas velocidades é o próprio local da obra. Em qualquer obra de pavimentação necessariamente se é obrigado a trafegar em baixas velocidades no trecho ainda não pavimentado.

19.3. Análise à luz das composições obtidas na inspeção e a da construtora. DNER (vol. II, fls. 9 e 10), DVOP (vol. II, fl. 24) e construtora (vol. I, fl. 279):

19.3.1. O DNER também não possui composição específica para esse serviço. Planilha de fl. 124 realizou o cálculo desse serviço segundo normas do DNER (fls.

102 a 105) que recomendam a utilização de caminhão basculante de 4 m³, e concluiu pelo valor de R\$ 0,26 (t.km).

19.3.2. Para o preço do DVOP foi igualmente utilizado o transporte em caminhão basculante. O representante da construtora nada comentou sobre o preço do DVOP.

19.4. Cabe ressaltar que, na composição da construtora, existe um item 'Transportes por Carreteiro', cuja unidade é 't.km', e que apresentou um consumo de 2,68 para cada unidade de 't.km'. Ou seja, para cada t.km de brita transportada são necessários 2,68 t.km de transporte por carreteiro. Conclui-se pela existência de sobrepreço nesse serviço, o qual possui o valor abaixo discriminado:

Transporte de Brita (t.km)

Sistema de Custos Unitários – DVOP, março de 1997: R\$ 0,25

	Preço	Sobrepreço	
Termo de Rerratificação nº 065/89/03/01	R\$ 0,90	R\$ 0,65	260 %
Termo de Rerratificação nº 066/89/03/03	R\$ 0,90	R\$ 0,65	260 %

20. Transporte de Massa (m³.km).

20.1. Este item possui o preço do DNER acima do preço da construtora. Não existe nas tabelas do DVOP cotação para esse serviço. Por essa razão não foi considerada a existência de sobrepreço nesse serviço.

21. Fornecimento e Transporte de CAP-20 (t).

21.1. Razões de justificativa da construtora (fls. 221 a 230):

21.1.1. A distância do transporte do Cap-20 está incorreta.

21.2. Análise realizada na instrução de fls. 305 a 315 (subitem 12.g.6):

21.2.1. A distância de transporte do CAP-20 foi baseada como o mesmo sendo adquirido em Campo Grande (MS), visto o produto estar disponível nesta praça (fl. 81).

21.3. Análise à luz das composições obtidas na inspeção e a da construtora (vol. I, fl. 281):

21.3.1. O DNER não possui composição específica para esse serviço. Planilha de fl. 125 contemplou o cálculo desse serviço segundo normas do DNER (fls. 81 e 100) e concluiu pelo valor de R\$ 455,96 (t). As distâncias utilizadas foram baseadas comprando-se o CAP-20 em Campo Grande (MS), visto estar disponível nessa praça segundo informação do próprio DNER (fl. 81).

21.3.2. Planilha de fl. 129 fornece o cálculo segundo normas do DVOP, concluindo pelo valor de R\$ 452,32 (t). A construtora não apresentou justificativa para o preço do DVOP.

21.4. Cabe lembrar que apesar das construtoras terem apresentado preços diferenciados para esse item, elas estão utilizando a mesma usina de CBUQ, como foi constatado em inspeção realizada em agosto de 1998. Como o preço desse serviço refere-se à entrega de CAP-20 na usina de CBUQ, o custo de fornecimento e transporte do CAP 20 é igual para as duas construtoras. O sobrepreço nesse serviço possui o valor abaixo discriminado:

Fornecimento e Transporte de CAP-20 (t)

Sistema de Custos Unitários – DVOP, março de 1997: R\$ 452,32

	Preço	Sobrepçoço	
Termo de Rerratificação nº 065/89/03/01	R\$ 608,71	R\$ 156,39	34,6 %
Termo de Rerratificação nº 066/89/03/03	R\$ 629,37	R\$ 177,05	39,1 %

22. Concreto Estrutural FCK > 20 MPA (m³).

22.1. A construtora não apresentou razões de justificativa, em sua defesa de fls. 221 a 230, para o indício de sobrepçoço apresentado nesse serviço, ficando convalidada a existência desse sobrepçoço.

22.2. Cabe lembrar que às composições foram adicionados os custos de transporte, pois os mesmos encontram-se presentes na composição da construtora (planilhas de fls. 125 – DNER e 129 – DVOP). Vale também ressaltar que embora o preço da composição presente na fl. 282 seja de R\$ 244,19, a construtora vem cobrando por esse item R\$ 252,33, que é o preço constante no termo de repactuação (fl. 71). O sobrepçoço possui o seguinte valor:

Concreto Estrutural FCK > 20 MPA (m³)

Sistema de Custos Unitários – DVOP, março de 1997: R\$ 133,98

	Preço	Sobrepçoço	
Termo de Rerratificação nº 065/89/03/01	-	-	-
Termo de Rerratificação nº 066/89/03/03	R\$ 252,33	R\$ 118,35	88,3 %

II.I – Dos Débitos Ocorridos no Termo de Rerratificação nº 065/89/03/01

23. Uma vez sabidos os sobrepçoços presentes no Termo de Rerratificação nº 065/89/03/01, de 17/06/1997, cabe calcular o débito existente.

24. Desde a assinatura da rerratificação ocorreram 8 medições, as quais foram integralmente pagas com recursos do Convênio nº 010/94 (vol. II, fls. 159 a 175 - pagamentos e 176 a 226 – medições).

25. As tabelas do vol. II, fls. 153 a 155, mostram os sobrepçoços ocorridos em cada uma das 8 medições, bem como os valores pagos e os sobrepçoços totais apresentados. De R\$ 17.255.729,33 pagos com recursos do Convênio nº 010/94 DNER/DVOP, há um sobrepçoço de R\$ 6.184.452,92, em valores históricos.

26. Estes débitos são oriundos de comparações dos preços contratuais com os preços do DVOP. Caso o TCU entenda que o correto seja o comparativo com os preços do DNER, os novos valores históricos são os das tabelas do vol. II, fls. 156 a 158, onde é apontado um sobrepçoço de R\$ 7.945.628,71 em relação aos recursos demonstrados no item anterior.

II.II – Dos Débitos Ocorridos no Termo de Rerratificação nº 066/89/03/03

27. Agora será calculado o débito ocorrido no Termo de Rerratificação nº 065/89/03/03, de 17/06/1997.

28. Desta vez ocorreram 10 medições, das quais somente a 10^a foi paga com recursos do Estado de Mato Grosso, sendo as demais pagas com recursos do Convênio nº 010/94 (vol. II, fls. 233 a 250 - pagamentos e 251 a 272 – medições).

29. As 5^a, 6^a e 7^a medições não apresentaram nenhum serviço em que tenha havido sobrepçoço. No vol. II, fls. 227 a 229, tabelas demonstram os sobrepçoços ocorridos

da 1ª à 4ª, e nas 8ª e 9ª medições, bem como os valores pagos e os sobrepreços totais apresentados. De R\$ 10.845.047,02 pagos com recursos do Convênio nº 010/94 DNER/DVOP, há um sobrepreço de R\$ 3.319.575,43, em valores históricos.

30. Novamente é apresentada a opção por comparativo com os preços do DNER, acarretando nos novos valores das tabelas do vol. II, fls. 230 a 232. O sobrepreço passa a ser de R\$ 4.158.466,08 em relação aos recursos demonstrados no item anterior.

III – Da Significância dos Valores Pagos no Âmbito dos Contratos nº 065/89/00/00 e nº 066/89/00/00

31. Uma vez comprovada a presença de sobrepreço nos Termos de Rerratificação nº 065/89/03/01, de 17/06/1997 e nº 066/89/03/03, de 17/06/1997, foi estendida a análise aos Contratos nº 065/89/00/00, de 17/11/1989, celebrado com a Construtora Andrade Gutierrez S/A (vol. II, fls. 35 a 52), e nº 066/89/00/00, de 18/09/1989, celebrado com a Construtora Triunfo Ltda. (vol. I, fls. 6 a 16 e vol. II, fls. 53 a 68). Foram esses dois contratos que deram origem, respectivamente, aos Termos de Rerratificação supracitados.

32. A análise foi feita no período compreendido desde a assinatura dos contratos até a pactuação dos Termos Aditivos que alteraram seus valores por causa do Plano Real, em 1994.

33. Da análise das fichas financeiras existentes no DVOP, verificou-se que não houve nenhuma medição do Contrato nº 065/89/00/00.

34. O Contrato nº 066/89/00/00 possui 131 serviços e um valor total de NCz\$ 62.678.434,07, base maio/1989. Desses, verificou-se que apenas 8 dos serviços, num valor de NCz\$ 34.361.793,96, representam 55% do contrato (vol. II, fl. 28). São os serviços com preços relevantes.

35. Foram feitas 9 medições durante esse período. Dessas, da 1ª à 3ª, a 5ª e a 9ª foram pagas com recursos federais. Das pagas com recursos federais, somente a 2ª, a 3ª e seus reajustes apresentaram quantitativo de algum dos serviços com preços relevantes (vol. II, fls. 69 a 85 - pagamentos e 86 a 98 – medições).

36. As tabelas do vol. II, fls. 29 e 30, resumem esses valores medidos e pagos.

37. O valor do contrato, atualizado pelo Sistema Débito – TCU/SEINF, até 02/08/1999, é R\$ 48.048.706,16 (vol. II, fls. 31 e 32). Os valores pagos dos serviços com preços relevantes, atualizados pelo Sistema Débito – TCU/SEINF, até 02/08/1999, somam R\$ 56.910,48. Isso corresponde a 0,12% do valor do contrato (vol. II, fls. 33 e 34).

38. Visto que dos valores pagos com recursos federais os serviços com preços mais relevantes correspondem a apenas 0,12% do valor do contrato, não é significativa a análise de possíveis sobrepreços ocorridos no período desde a assinatura do Contrato nº 066/89/00/00 até a conversão de seus valores para R\$.

IV – Dos Débitos Ocorridos no Aditivo nº 066/89/01/03

39. O Aditivo nº 066/89/01/03, de 29/06/1994, alterou o valor do Contrato nº 066/89/00/00 para 43.994.175,54 URVs, posteriormente R\$ (vol. II, fls. 104 a 112 e 273 a 275). Esses preços vigoraram até a rerratificação de que trata o subitem '3.a'. A mesma alteração para URVs ocorreu com o Contrato nº 065/89/00/00. Novamente, análise das fichas financeiras existentes no DVOP comprovou que nenhuma medição ocorreu na alteração desse último contrato.

40. O Aditivo nº 066/89/01/03 compreende 128 serviços e um valor total de R\$ 43.994.175,54, base março/1994. Desses, observou-se que apenas 7 dos serviços, num valor de R\$ 19.620.093,90 representam 45% do contrato (vol. II, fl. 99). São os seguintes os serviços com preços relevantes:

- 1 - Escav., carga e transp de mat. de 1ª cat. DMT 200 a 400 m
- 2 - Escav., carga e transp de mat. de 1ª cat. DMT 400 a 600 m
- 3 - Regularização do subleito
- 4 - Sub-base de solo estabilizada sem mistura
- 5 - Base de solo estabilizada sem mistura
- 6 - Transporte de brita
- 7 - Transporte de material de jazida para sub-base e base

41. Ocorreram 11 medições durante esse período, da 10ª à 20ª. Dessas, da 16ª à 19ª foram pagas com recursos do Convênio nº 010/94, repassados do DNER ao DVOP (vol. II, fls. 123 a 129 - pagamentos e 130 a 152 – medições).

42. O Tópico II já havia concluído pelo sobrepreço dos serviços. Cabe lembrar que os preços desses serviços são em torno de 20% maiores do que os preços do Termo de Rerratificação nº 066/89/03/03 (subitem '3.a'), que estão superfaturados. Sendo assim, pode-se afirmar que esses serviços encontram-se com sobrepreço sem a necessidade de avaliar suas composições.

43. As tabelas do vol. II, fls. 100 e 101, mostram os sobrepreços ocorridos em cada uma das medições citadas, bem como os valores pagos e os sobrepreços totais apresentados. De R\$ 5.636.193,00 pagos com recursos do convênio, detectou-se um sobrepreço de R\$ 2.647.135,66, valores históricos.

44. Como opção por comparativo com os preços do DNER, foram incluídas as tabelas do vol. II, fls. 102 e 103, onde os sobrepreços em relação aos recursos do item anterior passam para R\$ 2.214.069,08, valores históricos.

V - Conclusão

45. Visto o exposto e considerando a existência de contratos, seus aditivos e repactuações superfaturados e que ocasionaram dano ao erário, submeto os autos à consideração superior propondo:

a) converter estes autos em Tomada de Contas Especial, de acordo com o Regimento Interno do Tribunal de Contas da União, art. 212, § 3º c/c art. 197;

b) citar solidariamente, fundamentando na Lei 8.443/92, art. 12, inciso II, em relação ao Termo Aditivo nº 066/89/01/03 que se encontra com sobrepreço, para no prazo de 15 (quinze) dias, contados da ciência, apresentar defesa ou recolher os débitos a seguir apresentados, o Sr. Maurício Hasenclever Borges, ex-Diretor Geral do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER, responsável pela transferência de recursos ao Departamento de Viação e Obras Públicas do Estado de Mato Grosso - DVOP, no âmbito do Convênio PG nº 010/94 para custeio do Termo Aditivo; os Srs. Zanete Ferreira Cardinal e Sérgio Navarro Vieira, respectivamente, ex-Presidente e ex-Diretor de Construção do DVOP, responsáveis pela celebração do Termo Aditivo e a Construtora Triunfo Ltda., na pessoa de seu representante legal, executora da obra contratada pelo referido Termo Aditivo (tópico IV);

<i>Medição</i>	<i>Documento</i>	<i>Data</i>	<i>Sobrepreço (R\$)</i>
16 ^a	OB n° 214/96	01/02/1996	1.051.122,51
Reajuste da 16 ^a	OB n° 214/96	01/02/1996	81.160,14
17 ^a	OB n° 214/96	01/02/1996	400.731,41
Reajuste da 17 ^a	OB n° 214/96	01/02/1996	29.654,12
18 ^a + Reajuste da 18 ^a	OB n° 389/96	11/12/1996	870.531,24
19 ^a + Reajuste da 19 ^a	OB n° 21/97	20/02/1997	213.936,23

c) citar solidariamente, fundamentado na Lei 8.443/92, art. 12, inciso II, em relação ao Termo de Rerratificação n° 065/89/03/01 que se encontra com sobrepreço, para, no prazo de 15 (quinze) dias, contados da ciência, apresentar defesa ou recolher os débitos a seguir apresentados, o Sr. Maurício Hasenclever Borges, ex-Diretor Geral do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER, responsável pela transferência de recursos ao Departamento de Viação e Obras Públicas do Estado de Mato Grosso - DVOP, no âmbito do Convênio PG n° 010/94, para custeio do Termo de Rerratificação; os Srs. Vitor Cândia e José Carlos Novelli, respectivamente, ex-Presidente e ex-Diretor de Manutenção do DVOP, responsáveis pela celebração do Termo de Rerratificação e a Construtora Andrade Gutierrez S/A, na pessoa de seu representante legal, executora da obra contratada pelo referido Termo de Rerratificação (tópico II.I);

<i>Medição</i>	<i>Documento</i>	<i>Data</i>	<i>Sobrepreço</i>
1 ^a	OB n° 2539/97	24/12/1997	610.855,47
2 ^a	OB n° 2539/97	24/12/1997	959.731,28
3 ^a	OB n° 2610/97	26/12/1997	651.184,59
4 ^a	OB n° 2338/98	13/11/1998	469.169,46
Reajuste da 4 ^a	OB n° 2338/98	13/11/1998	19.095,20
5 ^a	OB n° 2540/98	28/12/1998	1.158.599,12
Reajuste da 5 ^a	OB n° 2540/98	28/12/1998	48.161,82
6 ^a	OB n° 2540/98	28/12/1998	1.354.852,01
Reajuste da 6 ^a	OB n° 2540/98	28/12/1998	56.994,15
7 ^a	OB n° 584/99	13/05/1999	220.401,21
Reajuste da 7 ^a	OB n° 1025/99	16/07/1999	8.970,33
8 ^a	OB n° 1025/99	16/07/1999	601.789,33
Reajuste da 8 ^a	OB n° 1025/99	16/07/1999	24.648,96

d) citar solidariamente, fundamentado na Lei 8.443/92, art. 12, inciso II, em relação ao Termo de Rerratificação n° 066/89/03/03 que se encontra com sobrepreço, para no prazo de 15 (quinze) dias, contados da ciência, apresentar defesa ou recolher os débitos a seguir apresentados, o Sr. Maurício Hasenclever Borges, ex-Diretor Geral do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER, responsável pela transferência de recursos ao Departamento de Viação e Obras Públicas do Estado de Mato Grosso - DVOP, no âmbito do Convênio PG n° 010/94, para custeio do Termo de Rerratificação; os Srs. Vitor Cândia e José Carlos Novelli, respectivamente, ex-Presi-

dente e ex-Diretor de Manutenção do DVOP, responsáveis pela celebração do Termo de Rerratificação e a Construtora Triunfo Ltda., na pessoa de seu representante legal, executora da obras contratada pelo referido Termo de Rerratificação (tópico II.II);

Medição	Documento	Data	Sobrepreço (R\$)
1ª	OB n° 1850/97	09/10/1997	1.086.299,84
2ª	OB n° 1855/97	17/10/1997	997.606,50
3ª	OB n° 2539/97	24/12/1997	635.066,56
4ª	OB n° 2610/97	26/12/1997	345.687,82
8ª	OB n° 2338/98	13/11/1998	52.146,45
Reajuste da 8ª	OB n° 2338/98	13/11/1998	2.476,71
9ª	OB n° 1285/98	24/07/1998	195.788,42
Reajuste da 9ª	OB n° 1285/98	24/07/1998	4.503,13

e) desde logo, determinar ao DVOP, visto os sobrepreços comprovados no Tópico II, que altere os preços dos seguintes serviços do Termo de Rerratificação n° 065/89/03/01 pelos valores vigentes no Sistema de Custos Unitários do mesmo DVOP em vigor por ocasião da assinatura da rerratificação:

Termo de Rerratificação n° 065/89/03/01 Construtora Andrade Gutierrez S/A

Código do Serviço	Preço do Serviço a ser Corrigido	Preço Corrigido
<i>Escavação, Carga e Transporte de Material de 1ª Categoria DMT 200 a 400m (m³)</i>		
40.203	R\$ 3,48	R\$ 2,54
<i>Escavação, Carga e Transporte de Material de 1ª Categoria DMT 400 a 600m (m³)</i>		
40.204	R\$ 3,89	R\$ 2,97
<i>Regularização do Sub-Leito (m²)</i>		
50.100	R\$ 0,48	R\$ 0,37
<i>Sub-base de Solo Estabilizada sem Mistura (m³)</i>		
50.210	R\$ 14,52	R\$ 6,26
<i>Base de Solo Estabilizada sem Mistura (m³)</i>		
50.230	R\$ 14,52	R\$ 6,26
<i>Transporte de Material de Jazida para Sub-Base e Base (m³.km)</i>		
52.010	R\$ 1,26	R\$ 0,41
<i>Transporte de Brita (t.km)</i>		
52.020	R\$ 0,90	R\$ 0,25
<i>Fornecimento e Transporte de CAP-20 (t)</i>		
52.100	R\$ 608,71	R\$ 452,32

f) desde logo, determinar ao DVOP, visto os sobrepreços comprovados no Tópico II, que altere os preços dos seguintes serviços do Termo de Rerratificação n° 066/89/03/03 pelos valores vigentes no Sistema de Custos Unitários do mesmo DVOP em vigor por ocasião da assinatura da rerratificação:

Termo de Rerratificação nº 066/89/03/03 Construtora Triunfo Ltda.

<i>Código do Serviço</i>	<i>Preço do Serviço a ser Corrigido</i>	<i>Preço Corrigido</i>
<i>Escavação, Carga e Transporte de Material de 1ª Categoria DMT 200 a 400m (m³)</i>		
40.203	R\$ 3,48	R\$ 2,54
<i>Escavação, Carga e Transporte de Material de 1ª Categoria DMT 400 a 600m (m³)</i>		
40.204	R\$ 3,89	R\$ 2,97
<i>Escavação, Carga e Transporte de Material de 3ª Categoria DMT 50 a 200m (m³)</i>		
40.402	R\$ 16,23	R\$ 15,21
<i>Regularização do Sub-Leito (m²)</i>		
50.100	R\$ 0,48	R\$ 0,37
<i>Sub-base de Solo Estabilizada sem Mistura (m³)</i>		
50.230	R\$ 14,52	R\$ 6,26
<i>Base de Solo Estabilizada sem Mistura (m³)</i>		
50.210	R\$ 14,52	R\$ 6,26
<i>Transporte de Material de Jazida para Sub-Base e Base (m³.km)</i>		
52.010	R\$ 1,26	R\$ 0,41
<i>Transporte de Brita (t.km)</i>		
52.020	R\$ 0,90	R\$ 0,25
<i>Fornecimento e Transporte de CAP-20 (t)</i>		
52.100	R\$ 629,36	R\$ 452,32
<i>Concreto Estrutural FCK > 20 MPA (m³)</i>		
74.320	R\$ 252,33	R\$ 133,98

g) desde logo, determinar ao DNER não mais repassar recursos ao DVOP para custear as obras referidas nos Termos de Rerratificação nº 065/89/03/01 e nº 066/89/03/03, enquanto os mesmos não tiverem seus preços corrigidos segundo os dois subitens anteriores;

h) informar ao Tribunal de Contas do Estado de Mato Grosso a existência dos sobrepreços apurados no Termo Aditivo nº 066/89/01/03, celebrado entre o DVOP e a Construtora Triunfo Ltda.; no Termo de Rerratificação nº 065/89/03/01, celebrado entre o DVOP e a Construtora Andrade Gutierrez S/A; e no Termo de Rerratificação nº 066/89/03/03, celebrado entre o DVOP e a Construtora Triunfo Ltda., visto que parte dos pagamentos terem sido feitos pelo Estado de Mato Grosso (subitens 'e' e 'f', supra e Tópico IV);

i) determinar ao DVOP que não inclua nas prestações de contas notas fiscais com data posterior ao reconhecimento da dívida pelo DNER (subitem '5.f')."

O Ministério Público manifestou-se à fl. 10, concordando com a proposta de encaminhamento formulada pela Unidade Técnica.

PROPOSTA DE DECISÃO

Em primeiro lugar, expresse minhas congratulações à Secretaria de Controle Externo no Estado do Mato Grosso pelo excelente trabalho desenvolvido a partir da denúncia, ora apreciada.

2.Recentemente, esta Corte de Contas, por intermédio da Decisão nº 517/1999 – TCU – Plenário, deliberou sobre o TC- 008.044/1999-9, o qual tratava de Representação formulada por equipe de auditoria do TCU, acerca de superfaturamento em contrato firmado pelo DNER, 12º Distrito Rodoviário Federal. Na ocasião, a questão principal dizia respeito à elevada diferença entre os custos da rodovia abrangente do Contorno Noroeste, comparativamente com os incorridos no Contorno Sudoeste, ambos relativos à cidade de Goiânia/GO.

3.Naquela oportunidade, o Tribunal entendeu que, como as obras estavam ainda em seu início, a correção das ilegalidades, ou seja, se os valores, equivocadamente estimados no contrato, fossem adequados à realidade da região, evitar-se-ia a adoção de medidas de natureza mais drástica, previstas na Lei Orgânica e no Regimento Interno do TCU. Decidiu, então, aplicar ao responsável a multa prevista no artigo 58, inciso III, da Lei nº 8.443/92 e determinar ao Diretor-Geral do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER que:

“8.2.1. por ocasião da elaboração do projeto executivo, corrija no contrato 194/98-PJ, celebrado com a Construtora Caiapó Ltda., relativo às obras do Contorno Noroeste de Goiânia/GO, todas as falhas verificadas no projeto básico, referentes à terraplanagem e pavimentação, redimensionando os quantitativos e valores previstos no contrato, no prazo de 60 dias;

8.2.2. determinar a suspensão de qualquer pagamento à empreiteira Caiapó, referente à obra do Contorno Noroeste, até que seja cumprida a determinação do item 8.2.1

8.2.3 realize o Estudo de Impacto Ambiental, exigido no inciso I do artigo 2º da Resolução Conama 1/86.

8.4. determinar à Secex/GO que realize permanente acompanhamento dos trabalhos empreendidos pelo DNER, para verificar a correção dos erros de projeto já identificados, informando o Tribunal sobre quaisquer irregularidades que venham a ser verificadas, sobretudo com relação à permanência de sobrepreço.

8.5. determinar seja ouvido o anterior Diretor-Geral do DNER, Maurício Hasenclever Borges, para efeito de aplicação de multa, em vista das impropriedades nos autos.”

4.É importante observar que a última determinação do Tribunal, referente à Decisão acima citada, registra o nome do Sr. Maurício Hasenclever Borges, Diretor-Geral do DNER e responsável, também, pelo envio de recursos ao DVOP para custeio de serviços com preços superiores aos registrados no Sistema de Custos Rodoviários – SICRO, principal irregularidade detectada no presente processo.

5.Porém, como bem registrou a SECEX/MT no relatório que antecede este Voto, a situação, ora analisada, apresenta características distintas da anteriormente descrita.

6.Esta obra - pavimentação da BR-163/MT no trecho situado entre o Município de Peixoto de Azevedo (MT) e a divisa com o Estado do Pará - está sendo custeada com recursos da União, transferidos, inicialmente, por força do Convênio PG 185/90, celebrado entre o DNER e o extinto DERMAT, atual DVOP e, a partir de 27/06/1995, por meio do Convênio PG 010/94.

7. A denúncia em pauta aborda o contrato celebrado, originalmente, em 18/09/1989, e repactuado em 17/06/1997, por meio do Termo de Rerratificação nº 066/89/03/03 – P.JUR com a construtora Triunfo Ltda. (lote “B” da obra). Porém, no curso da inspeção realizada pela SECEX/MT procedeu-se à averiguação, também, do lote “A”, executado pela Construtora Andrade Gutierrez S/A, objeto do Termo de Rerratificação nº 065/89/03/01, de 17/06/97.

8. Para se chegar ao possível sobrepreço denunciado, a equipe analisou os aludidos termos de rerratificação, utilizando técnica chamada de curva ABC, a qual consiste em identificar os serviços na razão direta de seus valores e na razão inversa de suas quantidades, ou seja, poucos serviços possuem maior valor relativo, representando grande parte do valor repactuado (serviços classe A). Esses serviços são os que possuem maior impacto no preço final da obra. Um número maior de serviços possui valor relativo intermediário, são os serviços classe B. Os demais serviços, em sua maioria, respondem por uma pequena parte do valor repactuado, são os classe C.

9. Assim, foram selecionados 11 itens, dentre 74 serviços, no Termo de Rerratificação nº 065/89/03/01, celebrado com a Construtora Andrade Gutierrez S/A, de 17/06/97 e 13 itens, dentre 110 serviços, no Termo de Rerratificação nº 066/89/03/03, celebrado com a Construtora Triunfo Ltda., por representarem 70% do valor repactuado. Dessa amostra selecionada, 08 itens referentes ao contrato com a Andrade Gutierrez e 10 itens relativos ao contrato com a Triunfo Ltda., se comparados seus preços com os do Sistema de Custos Rodoviários – SICRO, Região Centro-Oeste, do DNER, e com o Sistema de Custos Unitários do DVOP-MT, mostram-se superfaturados, conforme tabela a seguir:

Termo de Rerratificação nº 065/89/03/01 Constr. Andrade Gutierrez S/A	Termo de Rerratificação nº 066/89/03/03 Constr. Triunfo Ltda.	Sistema de Custos Rodoviários (SICRO)DNER	Sistema de Custos UnitáriosDVOP
<i>Escavação, Carga e Transporte de Material de 1ª Categoria DMT 200 a 400m (m³)</i>			
R\$ 3,48	R\$ 3,48	R\$ 1,44	R\$ 2,54
<i>Escavação, Carga e Transporte de Material de 1ª Categoria DMT 400 a 600m (m³)</i>			
R\$ 3,89	R\$ 3,89	R\$ 1,56	R\$ 2,97
<i>Escavação, Carga e Transporte de Material de 3ª Categoria DMT 50 a 200m (m³)</i>			
-	R\$ 16,23	R\$ 11,14	R\$ 15,21
<i>Regularização do Subleito (m²)</i>			
R\$ 0,48	R\$ 0,48	R\$ 0,21	R\$ 0,37
<i>Sub-Base de Solo Estabilizada sem Mistura (m³)</i>			
R\$ 14,52	R\$ 14,52	R\$ 2,41	R\$ 9,25
<i>Base de Solo Estabilizada sem Mistura (m³)</i>			
R\$ 14,52	R\$ 14,52	R\$ 2,41	R\$ 9,25
<i>Transporte de Material de Jazida para Sub-Base e Base (m³.km)</i>			
R\$ 1,26	R\$ 1,26	R\$ 0,42	R\$ 0,41
<i>Transporte de Brita (t.km)</i>			
R\$ 0,90	R\$ 0,90	R\$ 0,26	R\$ 0,25
<i>Fornecimento e Transporte de CAP-20 (t)</i>			
R\$ 608,71	R\$ 629,36	R\$ 455,96	R\$ 452,32
<i>Concreto Estrutural FCK > 20 MPA (m³)</i>			
-	R\$ 252,33	R\$ 187,74	R\$ 133,98

10. Vale destacar que os contratos firmados com as construtoras, após serem rerratificados pelos citados termos, sofreram redução linear em seus valores em 20%, fazendo com que os preços por quilômetro, em cada contrato, girassem em torno de R\$ 300.000,00 (trezentos mil reais). Contudo, esse valor final não traduz a realidade dos fatos.

11. O fato de o valor total estar compatível com o de mercado não reflete uma análise individualizada de seus serviços. E essa análise, item a item, considerando aqueles de maior relevância e materialidade, é fundamental, uma vez que os desembolsos são efetuados em conformidade com as medições de cada item executado, conforme previstos nos contratos. Portanto, considero necessário frisar que, ao contrário do que se possa pensar, as empresas construtoras, no caso em tela, são pagas de acordo com as medições efetuadas de cada item executado e não, de uma forma geral, tomando-se por base, exclusivamente, o quilômetro realizado. Assim, o sobrepreço verificado nessas medições é o resultado da diferença do valor cobrado pelas construtoras e aquele estabelecido na tabela do DVOP.

12. A esse respeito, vale recordar trecho da obra *“Tomada de Contas Especial”*, de autoria do nobre Procurador do Ministério Público junto ao Tribunal de Contas do Distrito Federal, Dr. Jorge Ulisses Jacoby Fernandes, **in verbis**:

“Quando a Administração Pública contrata com preços superfaturados há o desembolso de despesa, no valor excedente, sem contraprestação, parcela essa que deve ser considerada como prejuízo, como o é qualquer despesa sem amparo legal processada pela Administração.”

13. Assim, é um equívoco imaginar que a redução linear promovida, a partir da assinatura dos Termos de Rerratificação, saneou o problema. Os sobrepreços continuaram a ser praticados nos itens de maior representatividade.

14. Isto ocorreu, também, anteriormente à assinatura dos termos de rerratificação, quando vigorava, ainda, o termo aditivo nº 066/89/01/03. Durante sua vigência, foram despendidos recursos na ordem de R\$ 15.489.762,89 (conforme item 5.1 do Termo, fl. 66 – vol. I), correspondentes à execução de 7 Km.

15. Vê-se, nitidamente, que o grau de realização, considerando a importância desembolsada, é ínfimo, devido, principalmente ao superfaturamento praticado à época. Conseqüentemente, fácil é raciocinar que esse procedimento irregular, elevando os preços dos itens mais significativos, levará, sem sombra de dúvidas, as empresas contratadas, mais cedo ou mais tarde, a solicitar recursos complementares para que assim possam dar continuidade à obra.

16. Ressalta-se, também, que, conforme demonstra a tabela constante do parágrafo nº 9 deste Voto, foram verificados sobrepreços, tanto em relação aos estabelecidos pelo DNER, como àqueles fixados pelo DVOP. Porém, por ter sido o DVOP quem assinou os contratos, os débitos imputados aos responsáveis basearam-se nas tabelas desse órgão do Estado de Mato Grosso.

17. Cabe registrar ainda, que além do envolvimento, para fins de responsabilidade solidária do responsável pelo DVOP, com as firmas construtoras, a participação do ex-Diretor Geral do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER, ao transferir os recursos ao Órgão Estadual, não deixa dúvidas quanto à sua solidariedade. Em suas alegações de defesa, declara: *“Os preços aceitos na licitação feita pelo*

DERMAT (hoje DVOP), foram aprovados pelo DNER através da Resolução nº 2.723/89 do Conselho de Administração, na sessão nº 42 de 29/12/89 ...”. Mais uma vez recorro à obra do Dr. Jorge Ulisses Jacoby Fernandes, já mencionada no parágrafo nº 12 desta Proposta de Decisão, **in verbis**:

“Os agentes da Administração Pública, notadamente após o advento da Lei nº 8.666/93, passaram a ter responsabilidades claramente definidas no processo licitatório e na contratação, especialmente em razão do dever de, na fase de julgamento, pronunciar-se sobre a compatibilidade de preços, - art. 43, inc. IV – além de ter ficado assegurada a transparência na estimativa de preços com a divulgação da planilha de custo, junto com o edital, - art. 40, § 2º, inc. II, e, publicação dos preços das compras efetuadas, nos termos do art. 16, da Lei nº 8.666/93.”

18. Portanto, considerando o tempo decorrido de execução da obra e os valores já despendidos para esse fim, entendo que as medidas que este Tribunal deva agora adotar sejam na mesma linha do que aquelas implementadas quando deliberou acerca do contrato firmado pelo DNER, 12º Distrito Rodoviário Federal, conforme citado no parágrafo nº 2 deste Voto.

19. Embora a Unidade Técnica tenha sugerido a transformação do presente processo em TCE, entendo oportuno adotar medida mais célere para o equacionamento da questão ora apreciada. O Tribunal em Sessão Plenária, de 25/08/1999, ao julgar o processo TC-926.999/98-2, de relatoria do Excelentíssimo Ministro Humberto Souto, agiu com a rapidez que o caso requeria, proferindo a seguinte decisão:

“8.1. fixar, com fundamento no inciso IX do art. 71 da Constituição Federal c/c o art. 45 da Lei nº 8.443/92 e com o art. 195 do Regimento Interno, o prazo de 15 (quinze) dias, para que o Presidente da CODEMPI adote providências com vistas ao exato cumprimento dos arts. 7º, II, 58, § 2º e 65, **caput** e I, b da Lei nº 8.666/93:

8.1.1. efetivando a anulação do termo aditivo de 14/08/96 ao Contrato nº 026/91, em virtude da ausência de motivação para sua celebração e dos prejuízos para a Administração dele decorrentes, bem como a celebração do necessário termo aditivo ao Contrato nº 026/91, que consigne a alteração dos quantitativos dos serviços necessários para a realização da obra e seu efeito no preço global do contrato;

8.1.2. providenciando que sejam descontados nos pagamentos das próximas faturas, o montante pago a maior de R\$ 1.495.067,99 (hum milhão, quatrocentos e noventa e cinco mil, sessenta e sete reais e noventa e nove centavos), a preços de março de 1994, a partir da assinatura do termo aditivo de 14/08/96, na forma do termo aditivo mencionado no item anterior;

8.2. determinar ao DNOCS, na pessoa de seu Diretor-Geral, que somente efetue liberações de recursos financeiros para pagamento do Contrato nº 026/91 depois da implementação das providências estabelecidas no subitem 8.1 e que acompanhe a implementação da providência objeto da determinação contida no subitem 8.1.3, emitindo parecer a respeito;

8.3. determinar à Secretaria de Controle Externo no Estado do Piauí que acompanhe a implementação das determinações contidas nos subitens 8.1. e 8.2 desta Decisão;

8.4. encaminhar à Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização do Congresso Nacional cópias da Decisão a ser proferida, acompanhada do

Relatório e Voto que a fundamentaram, salientando que a obra examinada neste processo se encontra relacionada entre as 18 obras públicas constantes do Quadro II anexo à Lei nº 9.789/99, que especifica os projetos cuja execução é vedada nos termos do art. 5º da referida Lei;

8.5. encaminhar cópias das peças supramencionadas ao Senhor Ministro de Estado da Integração Nacional, para fins de supervisão ministerial, ao Diretor-Geral do DNOCS e ao Presidente da CODEMPI.”

20. Importa frisar que a situação enfrentada pela Corte de Contas, naquela oportunidade, apresentava como origem do débito alterações em preços unitários, indevidamente evidenciadas em aditivo contratual, as quais fragilizaram o seu equilíbrio financeiro.

21. Já, nestes autos, o fato gerador do débito está relacionado diretamente a sobrepreços verificados nos contratos firmados entre o DVOP e as empreiteiras Andrade Gutierrez e Triunfo.

22. No entanto, apesar dessa distinção, não vejo como deixar de propor igual solução. Ademais, destaco que o interesse público vem em primeiro lugar. A própria Lei nº 8.666/93, art. 58, I, § 2º estabelece esta prioridade, **in verbis**:

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

I - modificá-los, unilateralmente, para melhor adequação às finalidades de interesse público, respeitados os direitos do contratado;

II - rescindi-los, unilateralmente, nos casos especificados no inciso I do art. 79 desta Lei;

III - fiscalizar-lhes a execução;

IV - aplicar sanções motivadas pela inexecução total ou parcial do ajuste;

V - nos casos de serviços essenciais, ocupar provisoriamente bens móveis, imóveis, pessoal e serviços vinculados ao objeto do contrato, na hipótese da necessidade de acautelar apuração administrativa de faltas contratuais pelo contratado, bem como na hipótese de rescisão do contrato administrativo.

§ 1º As cláusulas econômico-financeiras e monetárias dos contratos administrativos não poderão ser alteradas sem prévia concordância do contratado.

§ 2º Na hipótese do inciso I deste artigo, as cláusulas econômico-financeiras do contrato deverão ser revistas para que se mantenha o equilíbrio contratual.” (grifei).

23. É importante observar que, em virtude dos sobrepreços praticados nos contratos sob exame, a relação de equilíbrio econômico-financeiro, prevista no artigo supramencionado, pendeu para a contratada, provocando prejuízos para a administração pública.

24. Ademais, cabe considerar que a implementação dessa medida (fixação de prazo de 15 dias para adoção de providências, visando o exato cumprimento da lei) proporcionará, também, que:

a) os valores pagos a maior, decorrentes do sobrepreço, sejam compensados nas próximas faturas;

b) as obras não sofram solução de continuidade, fato que, se concretizado, poderia trazer danosas conseqüências ao Estado do Mato Grosso; e

c) a Administração Pública controle a liberação de recursos financeiros para execução do restante das obras condicionando-a ao cumprimento das providências saneadoras apontados por este Tribunal.

25 Por derradeiro, considerando que a obra ora examinada consta do trecho situado entre o Município de Santa Helena/MT e a divisa com o Estado do Pará, o qual está relacionado a uma das 49 obras públicas mencionadas no Quadro III anexo à Lei nº 9.969, de 11/05/2000, que especifica os projetos cuja execução é vedada nos termos do art. 5º da referida Lei, faz-se necessário encaminhar à Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização do Congresso Nacional cópias da Decisão a ser proferida, acompanhada do Relatório e da Proposta de Decisão que a fundamentam.

Assim, acompanhando, em parte, as sugestões oferecidas pela Unidade Técnica, endossadas pelo Ministério Público, e, com as alterações que julgo convenientes, proponho que o Tribunal adote a decisão que ora submeto a este Egrégio Plenário.

DECISÃO Nº 444/2000 - TCU – PLENÁRIO¹

1. Processo nº: 003.334/1997-0.

2. Classe: VII - Assunto: Denúncia sobre possível superfaturamento nos contratos celebrados entre o extinto Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Mato Grosso - DERMAT, atual Departamento de Viação e Obras Públicas do Estado de Mato Grosso – DVOP, e as construtoras Triunfo Ltda. e Andrade Gutierrez S/A, os quais objetivavam a pavimentação da BR 163/MT no trecho situado entre o Município de Peixoto de Azevedo (MT) e a divisa do Estado de Mato Grosso com o Estado do Pará.

3. Interessado: Identidade preservada (art. 55, § 1º, da Lei nº 8.443/92, c/c o art. 35, § 4º, inciso II, da Resolução nº 77/96 - TCU).

4. Responsáveis: Maurício Hasenclever Borges (ex-Diretor-Geral do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem); Zanete Ferreira Cardinal (ex-Presidente do DVOP); Sérgio Navarro Vieira (ex-Diretor de Construção do DVOP); Vitor Cândia (ex-Presidente do DVOP) e José Carlos Novelli (ex-Diretor de Manutenção do DVOP).

5. Relator: Auditor Lincoln Magalhães da Rocha.

6. Representante do Ministério Público: Dr^a. Cristina Machado da Costa e Silva (Procuradora).

7. Unidade Técnica: SECEX/MT.

8. Decisão: O Tribunal Pleno, diante das razões expostas pelo Relator, DECIDE:

8.1. conhecer da presente denúncia, uma vez satisfeitos os requisitos de admissibilidade previstos no art. 213 do RI/TCU, para, no mérito, considerá-la procedente;

8.2. fixar, com fundamento no arts. 71, inciso IX e 37, **caput**, da Constituição Federal, c/c o art. 45 da Lei nº 8.443/92 e com o art. 195 do Regimento Interno, o prazo de 15 (quinze) dias para que o Presidente do Departamento de Viação e Obras

¹ Publicada no DOU de 07/06/2000.

Públicas do Estado de Mato Grosso – DVOP adote providências com vistas ao exato cumprimento dos arts. 3º, **caput**, 58, § 2º, da Lei nº 8.666/93:

8.2.1. efetivando a anulação do Termo Aditivo nº 066/89/02/03, de 29/06/94, e do Termo de Rerratificação nº 066/89/03/03, de 17/06/97, ao Contrato nº 066/89/00/00, celebrado com a Construtora Triunfo Ltda., bem como do Termo de Rerratificação nº 065/89/03/01, de 17/06/97, ao Contrato nº 065/89/00/00, firmado com a empresa Andrade Gutierrez S/A, em virtude dos sobrepreços neles presentes e dos prejuízos para a administração deles decorrentes, adotando as medidas necessárias para celebração dos indispensáveis termos aditivos aos Contratos acima aludidos, que consignem as alterações dos valores dos serviços inerentes à realização da obra e seu efeito no preço global do contrato;

8.2.2. providenciando que sejam descontados, nos pagamentos das próximas faturas, o montante pago a maior em conformidade com os valores constantes das tabelas abaixo discriminadas, a partir das datas ali indicadas, relativamente aos instrumentos legais firmados entre o DVOP e as empreiteiras Construtora Triunfo e Andrade Gutierrez S/A:

Termo Aditivo nº 066/89/01/03, de 29/06/94 – Construtora Triunfo Ltda.

Medição	Documento	Data	Sobrepreço (R\$)
16ª	OB nº 214/96	01/02/1996	1.051.122,51
Reajuste da 16ª	OB nº 214/96	01/02/1996	81.160,14
17ª	OB nº 214/96	01/02/1996	400.731,41
Reajuste da 17ª	OB nº 214/96	01/02/1996	29.654,12
18ª + Reajuste da 18ª	OB nº 389/96	11/12/1996	870.531,24
19ª + Reajuste da 19ª	OB nº 21/97	20/02/1997	213.936,23

Termo de Rerratificação nº 065/89/03/01, de 17/06/97 - Construtora Andrade Gutierrez S/A

Medição	Documento	Data	Sobrepreço (R\$)
1ª	OB nº 2539/97	24/12/1997	610.855,47
2ª	OB nº 2539/97	24/12/1997	959.731,28
3ª	OB nº 2610/97	26/12/1997	651.184,59
4ª	OB nº 2338/98	13/11/1998	469.169,46
Reajuste da 4ª	OB nº 2338/98	13/11/1998	19.095,20
5ª	OB nº 2540/98	28/12/1998	1.158.599,12
Reajuste da 5ª	OB nº 2540/98	28/12/1998	48.161,82
6ª	OB nº 2540/98	28/12/1998	1.354.852,01
Reajuste da 6ª	OB nº 2540/98	28/12/1998	56.994,15
7ª	OB nº 584/99	13/05/1999	220.401,21
Reajuste da 7ª	OB nº 1025/99	16/07/1999	8.970,33
8ª	OB nº 1025/99	16/07/1999	601.789,33
Reajuste da 8ª	OB nº 1025/99	16/07/1999	24.648,96

Termo de Rerratificação nº 066/89/03/03, de 17/06/97 - Construtora Triunfo Ltda.

Medição	Documento	Data	Sobrepço (R\$)
1ª	OB nº 1850/97	09/10/1997	1.086.299,84
2ª	OB nº 1855/97	17/10/1997	997.606,50
3ª	OB nº 2539/97	24/12/1997	635.066,56
4ª	OB nº 2610/97	26/12/1997	345.687,82
8ª	OB nº 2338/98	13/11/1998	52.146,45
Reajuste da 8ª	OB nº 2338/98	13/11/1998	2.476,71
9ª	OB nº 1285/98	24/07/1998	195.788,42
Reajuste da 9ª	OB nº 1285/98	24/07/1998	4.503,13

8.3. determinar ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER, na pessoa de seu Diretor-Geral que somente efetue liberações de recursos financeiros ao DVOP para pagamento dos referidos Contratos, após a implementação das providências estabelecidas no subitem 8.2. e que acompanhe o cumprimento de medidas constantes dos subitens 8.2.1 e 8.2.2, emitindo parecer a respeito;

8.4. determinar ao DVOP que, por ocasião da assinatura do novo Termo Aditivo, adote os valores vigentes, em março de 1997, constantes do seu Sistema de Custo Unitário, utilizando como parâmetro os preços corrigidos dos serviços do Termo de Rerratificação nº 065/89/03/01, firmado com a Construtora Andrade Gutierrez S/A, conforme tabela abaixo:

Código do Serviço	Preço do Serviço a ser Corrigido	Preço Corrigido
Escavação, Carga e Transporte de Material de 1ª Categoria DMT 200 a 400m (m³)		
40.203	R\$ 3,48	R\$ 2,54
Escavação, Carga e Transporte de Material de 1ª Categoria DMT 400 a 600m (m³)		
40.204	R\$ 3,89	R\$ 2,97
Regularização do Sub-Leito (m²)		
50.100	R\$ 0,48	R\$ 0,37
Sub-base de Solo Estabilizada sem Mistura (m³)		
50.210	R\$ 14,52	R\$ 6,26
Base de Solo Estabilizada sem Mistura (m³)		
50.230	R\$ 14,52	R\$ 6,26
Transporte de Material de Jazida para Sub-Base e Base (m³.km)		
52.010	R\$ 1,26	R\$ 0,41
Transporte de Brita (t.km)		
52.020	R\$ 0,90	R\$ 0,25
Fornecimento e Transporte de CAP-20 (t)		
52.100	R\$ 608,71	R\$ 452,32

8.5.determinar ao DVOP que, por ocasião da assinatura do novo Termo Aditivo, adote os valores vigentes em março de 1997, constantes do seu Sistema de Custo Unitário, utilizando como parâmetro os preços corrigidos dos serviços do Termo de Rerratificação nº 066/89/03/03, firmado com a Construtora Triunfo Ltda., conforme tabela abaixo:

Código do Serviço	Preço do Serviço a ser Corrigido	Preço Corrigido
Escavação, Carga e Transporte de Material de 1ª Categoria DMT 200 a 400m (m³)		
40.203	R\$ 3,48	R\$ 2,54
Escavação, Carga e Transporte de Material de 1ª Categoria DMT 400 a 600m (m³)		
40.204	R\$ 3,89	R\$ 2,97
Escavação, Carga e Transporte de Material de 3ª Categoria DMT 50 a 200m (m³)		
40.402	R\$ 16,23	R\$ 15,21
Regularização do Sub-Leito (m²)		
50.100	R\$ 0,48	R\$ 0,37
Sub-base de Solo Estabilizada sem Mistura (m³)		
50.230	R\$ 14,52	R\$ 6,26
Base de Solo Estabilizada sem Mistura (m³)		
50.210	R\$ 14,52	R\$ 6,26
Transporte de Material de Jazida para Sub-Base e Base (m³.km)		
52.010	R\$ 1,26	R\$ 0,41
Transporte de Brita (t.km)		
52.020	R\$ 0,90	R\$ 0,25
Fornecimento e Transporte de CAP-20 (t)		
52.100	R\$ 629,36	R\$ 452,32
Concreto Estrutural FCK > 20 MPA (m³)		
74.320	R\$ 252,33	R\$ 133,98

8.6. determinar à Secretaria de Controle Externo no Estado do Mato Grosso que acompanhe a implementação das determinações contidas nos subitens 8.2.1, 8.2.2, 8.3, 8.4 e 8.5 desta Decisão;

8.7. encaminhar à Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização do Congresso Nacional, cópias da presente Decisão, acompanhada do Relatório e da Proposta de Decisão que a fundamentaram, salientando que a obra examinada neste processo consta do trecho situado entre a cidade de Santa Helena/MT e a divisa com o Estado do Pará, o qual está relacionado a uma das 49 obras públicas mencionadas no Quadro III, anexo à Lei nº 9.969, de 11/05/2000, que especifica os projetos cuja execução é vedada nos termos do art. 5º da citada Lei;

8.8. encaminhar cópias das peças supramencionadas ao Ministro de Estado dos Transportes, para fins de supervisão ministerial, ao Diretor-Geral do DNER, ao

Presidente do DVOP e ao Presidente do Tribunal de Contas do Estado de Mato Grosso; e

8.9. retirar a chancela de sigiloso aposta aos autos.

9. Ata nº 19/2000 – Plenário

10. Data da Sessão: 24/05/2000 – Ordinária

11. Especificação do *quorum*:

11.1. Ministros presentes: Iram Saraiva (Presidente), Adhemar Paladini Ghisi, Marcos Vinícios Rodrigues Vilaça, Humberto Guimarães Souto, Bento José Bugarin, Valmir Campelo, Adylson Motta e o Ministro-Substituto José Antonio Barreto de Macedo.

IRAM SARAIVA

Presidente

LINCOLN MAGALHÃES DAROCHA

Relator