Tribunal de Contas da União

Número do documento:
AC-0139-35/99-P

Identidade do documento:
Acórdão 139/1999 - Plenário

Ementa:
Representação formulada por equipe de auditoria do TCU. Superfaturamento em contrato das obras de construção do Contorno Noroeste de Goiânia/GO. Alegações de defesa rejeitadas. Multa. Desconto da dívida da remuneração do responsável. Determinação.

Grupo/Classe/Colegiado:
Grupo I - CLASSE V - Plenário

Processo:
008.044/1999-6

Natureza:
Representação

Entidade:
Órgão de Origem: Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER, 12º Distrito Rodoviário Federal

Interessados:
INTERESSADO: Tribunal de Contas da União

RESPONSÁVEL: Genésio Bernardino de Souza, Diretor-Geral

Dados materiais:
DOU de 20/08/1999

Sumário:
Representação de equipe de auditoria. Comprovação de superfaturamento, no custo por quilômetro, em contrato de obra rodoviária, atinente ao contorno Noroeste de Goiânia-GO. Audiência do Diretor-Geral do DNER. Justificativas não acolhidas. Preços unitários, ofertados pela licitante vencedora, em conformidade com as planilhas do DNER para a região Centro-Oeste. Sobrepreço decorrente da existência de falhas no Projeto Básico. Possibilidade de correção dos quantitativos e valores por ocasião da elaboração do Projeto Executivo. Continuidade do contrato nesta hipótese. Determinação de acompanhamento pari passu da

elaboração do Projeto Executivo. Possibilidade de adoção pelo Tribunal de novas medidas, tendentes ao exato cumprimento da lei (art. 71, IX, da CF). Rejeição das justificativas apresentadas. Aplicação de multa ao Diretor-Geral do DNER.

Relatório:

Trata-se de representação formulada por equipe de auditoria deste Tribunal, com fundamento no art. 209 do Regimento Interno, em face de irregularidades verificadas durante fiscalização realizada no 12º Distrito Rodoviário Federal do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem ¿ DNER, relativas a superfaturamento de preço decorrente de contrato voltado à construção do Contorno Noroeste de Goiânia/GO, numa extensão de 50 km, com pista dupla.

Informou a equipe que "o DNER, através do Convênio nº PG-166/97-00, de 27.08.1997, delegou ao Departamento de Estradas de Rodagem de Goiás-DERGO, a construção do Contorno Noroeste de Goiânia-GO, numa extensão de 50,00 km, com pista dupla (51,77km no projeto executivo ainda não concluído), sem ônus para a Autarquia Federal. O DERGO, por sua vez, promoveu a concorrência nº 176/97-DCO. Através do termo de cessão ou sub-rogação parcial n.º PG-214/98-00, de 14.12.1998, o DERGO devolveu a obra para o DNER, que está aproveitando o mesmo contrato nº 194/98-PJ, de 03.06.1998, repactuado pelo valor de R$ 85.373.424,35, feito pelo órgão estadual com a empreiteira Caiapó Ltda.".

Nesse contrato, verificou, a equipe de auditoria, "indício forte de superfaturamento, de vez que há uma diferença significativa entre o preço por quilômetro dos itens terraplanagem e pavimentação (os dois itens somados representam 60% do custo total da obra) entre os Contornos Noroeste e Sudoeste, sendo um continuidade do outro e ambos segmentos do anel viário que circundará Goiânia (cerca de 80km), com topografia e relevo semelhantes. No Contorno Noroeste o custo/km da terraplanagem é de R$ 405.421,90 (40% a mais) e no Contorno Sudoeste é de R$ 288.037,67. De igual modo o custo/km do item pavimentação no Contorno Noroeste é de R$ 589.470,54 (136% a mais), enquanto no Contorno Sudoeste é de R$ 249.443,68 (todos a preços de fev/1998). Ressalte-se o fato de que o preço por quilômetro do Contorno Sudoeste foi calculado após 6 termos aditivos e 7 anos de reajustes contratuais e, mesmo assim, verifica-se as discrepâncias de preços referidas."

Também foram observadas falhas no projeto básico e a ausência do Estudo de Impacto Ambiental, exigido no inciso I do art. 2º da Resolução Conama 1/86.

Mesmo sendo o processo de minha relatoria, conforme as listas das entidades jurisdicionadas, foi encaminhado ao eminente Ministro Substituto Lincoln Magalhães da Rocha, que o trouxe à sessão plenária de 23.6.99, com proposta de medida cautelar de suspensão dos efeitos do

contrato, cujo entendimento encontra-se retratado em ementa do seguinte teor:
"Ementa: Indícios veementes de existência de superfaturamento apontadas pela SECEX/GO em contrato e processo licitatório. Necessidade de estabelecer o contraditório. Audiatur et altera pars. Risco de consumação de ato aparentemente impróprio. Suspensão temporária dos efeitos do contrato e do processo licitatório. Medida cautelar deferida, inaudita altera parte."
Analisada a questão, resolveu o colegiado, preliminarmente, fixar prazo para que o Diretor-Geral do DNER se pronunciasse sobre a matéria (Decisão 387/99 ¿ Plenário, fls. 26/8).
As justificativas do responsável foram apresentadas tempestivamente, encontrando-se juntadas às fls. 30/3 e 100/1, acompanhadas dos documentos fls. 34/99.
Transcrevo, a seguir, excerto da instrução técnica (fls. 110/7), que descreve e examina a procedência das alegações oferecidas pelo Diretor-Geral do DNER e, a final, apresenta as propostas de encaminhamento, com as quais anuiu o sr. Secretário de Controle Externo Substituto:
"5. Esclarece o Diretor-Geral que a licitação em questão é modalidade de preço unitário e que os preços do contrato estão de acordo com os praticados pelo DNER na região centro-oeste (fls. 30).
5.1 Sobre a assertiva acima, deve ser lembrado que a equipe não questionou o preço unitário.
6. Acrescenta o Dirigente que o fato de o custo por quilômetro de um dos Contornos ser maior não se tem o que contestar, pois cada uma das obras, tem suas peculiaridades. Alega que o município de Goiânia encontra-se inserido entre duas grandes unidades geológicas; na porção setentrional, onde se encontra o Contorno Noroeste, as estruturas arqueanas do complexo goiano e na porção meridional, onde está o Contorno Sudoeste, as 'matassedimentares do proterozóico médio relativas ao Grupo Araxá' . Ambos têm solos e relevo distintos pelo fato de estarem inseridos em complexos geológicos diferentes (fls. 31).
6.1 A equipe percorreu novamente o anel viário de Goiânia (Contornos Sudoeste e Noroeste), observando o relevo, a vegetação e o adensamento populacional e foi mantida a impressão de que o relevo entre um e outro Contorno são semelhantes; a cobertura vegetal do Contorno Noroeste é mais densa e menos densa a população residente.
6.2 Para embasar nossas impressões, recorremos à Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística-FIBGE (fls. 102/103), e da análise do 'Mapa geológico da área do aglomerado urbano de Goiânia', verificou-se que na região do anel viário da capital do Estado de Goiás predominam, nos Contornos Sudoeste e Noroeste, as seguintes Unidades Litoestratigráficas:
Coberturas detrito-lateríticas plio-pleistocênicas e/ou

pleistocênicas: latossolos predominantemente vermelho-escuro, de textura argilosa e/ou média, do Terciário;
Grupo araxá sul de Goiás: seqüências metassedimentares clasto-químicas e metavulcânicas: micaxistos granadíferos e quartzitos micácios, do Proterozóico médio.
6.3 As duas formações acima existem tanto num Contorno como no outro. Não é verdade, portanto, que o solo e relevo em ambos os Contornos são distintos, pelo fato de estarem inseridos em complexos geológicos diferentes, como quer fazer crer o Diretor-Geral do DNER. O relevo e o solo dos dois Contornos, como já foi dito, inclusive com informações e dados da FIBGE, são semelhantes, em que pese ser um pouco mais acidentado e com predominância de solo do grupo araxá sul de Goiás, na região do Contorno Noroeste, mas só acima da BR-153, não se justificando, todavia, a diferença de preços em comento. Analisando-se o mapa, observa-se no desenho aproximado, por onde circundará o anel viário de Goiânia, que o Contorno Noroeste passará por trechos pequenos do solo do grupo araxá de Goiás, conforme legenda de fls. 102.
6.4 Há também, próximo a Abadia de Goiás-GO Coberturas detrito-lateríticas terciárias com latossolos predominante vermelho-amarelo, com lateritos ferruginosos (Contorno Sudoeste) e aluviões holocênicas com argilas, areias e cascalho no vale do Rio Meia Ponte (Contorno Noroeste).
6.5 Para analisar a vegetação e a densidade populacional, visitamos o Laboratório de Geoprocessamento da Divisão de Geociências do Centro-Oeste/FIBGE, onde foi vista a região do anel viário em discussão, através de imagem produzida pelo satélite SPOT 1, 2 e 3; verificamos que no Contorno Noroeste há uma predominância de pastagens e a cobertura florestal, apesar de bastante alterada, é maior que no Contorno Sudoeste, onde há um adensamento populacional maior. Isto faz indicar que, neste ponto, o Contorno Sudoeste agrega um componente de custo bem superior do que o do Contorno Noroeste.
7. O Dirigente do DNER alega que o Contorno Noroeste atravessará duas pedreiras comerciais onde se caracteriza grande incidência de material de terceira categoria e do total do item terraplanagem R$ 20.988.692,24, R$ 10.625.102,00, ou seja 50.52%, representam escavação, carga e transporte de material de 3ª, enquanto no Contorno Sudoeste, apenas 5.28% (fls. 31).
7.1 Em quase todas as obras rodoviárias, por nós fiscalizadas, quando se apresenta diferença significativa de preços, em relevos e perfis geológicos semelhantes, a escavação, carga e transporte sempre são lembrados para justificar essa disparidade. Neste caso não podemos concordar, de vez que o relevo, o perfil geológico da região do anel viário de Goiânia-GO, são bastante semelhantes, pelo menos é o que informa a FIBGE, através do mapa geológico da área do aglomerado urbano de Goiânia.

8. O Diretor-Geral diz que a equipe calculou o custo/km utilizando-se apenas a extensão do Contorno de 51.77km, não considerando a extensão de 9.62km referente a duplicação das interseções do contorno (fls. 31).
8.1 Não procede a alegação acima, de vez que não é praxe acrescentar quilometragem ao total da rodovia por conta de interseções e pistas laterais e neste caso, já são embutidas no preço final porque não foram orçadas separadamente. Foi assim também no Contorno Sudoeste e na BR-153 - subtrecho Aparecida de Goiânia-Prof. Jamil, obras recentemente fiscalizadas. Os 9.62 km de extensão referem-se a distância entre um determinado ponto até a rodovia GO-O20 (fls. 46/47)
9. Ainda sobre terraplanagem é acrescentado que para se fazer a comparação dos custo/km entre as duas obras, devemos fazer com que as duas tenham as mesmas características; eliminam, então, o volume de material de 3ª e chegam ao custo/km do Contorno Noroeste de R$ 171.659,50 e Contorno Sudoeste de R$ 288.037,67.
9.1 A argumentação acima não procede e é desnecessária, já que o volume levantado no projeto, de material de 3ª categoria, é incompatível com a realidade, uma vez que os relevos e perfis geológicos dos dois Contornos, como ficou demonstrado com dados fornecidos pela FIBGE, são semelhantes.
10. Na pavimentação, segundo o Dirigente, tem-se peculiaridades ou diferenças de projeto entre os dois Contornos. Os fatores que mais aumentam o custo/km são o transporte de materiais, diferenças de projeto da base e sub-base e espessura da capa asfáltica. A jazida para a base e sub-base mais próxima se localiza a aproximadamente 32km, ocasionando distâncias de transporte elevadas. O item 'Estabilização granulométrica solo-brita 50% em peso', a ser definido no Projeto Executivo, representa 9.88% do item pavimentação e não está previsto no Contorno Sudoeste. No Contorno Noroeste a espessura da capa asfáltica é de 8.5 cm e no Sudoeste é de 5 cm (fls. 32).
10.1 As justificativas acima não correspondem a verdade. A distância da jazida é bem menor. De acordo com o Projeto Básico de Engenharia - Dados Complementares, 'Em virtude da diversidade de materiais disponíveis ao longo do trecho...', previu-se para a sub-base, entre outros, solo-brita, de vez que 'a totalidade de pedreiras de Goiânia localizam na região da Estrada Velha de Bela Vista, portanto muito próximas da diretriz do Contorno Sudoeste.' , ou seja ao anel viário de Goiânia (fls. 94/95), incluído aí o Contorno Noroeste. Ressalte-se, ainda, que o material granulométrico sem mistura, tal como o solo-brita também se situa próximo à rodovia de acesso para Bela Vista, região por onde passará o Contorno Noroeste (fls. 94).
10.2 A capa asfáltica (revestimento) do Contorno Noroeste, ao contrário do que alega o Dirigente, é de 5cm (Projeto Básico ¿ Dados

Complementares, fls. 93/94).
11. Examinando atentamente os argumentos oferecidos pelo Diretor-Geral do DNER percebe-se que ele não conseguiu contestar os indícios de superfaturamento de preços dos itens terraplanagem e pavimentação do contrato em discussão, por apresentar sustentação inconsistente.
12. Sobre o superfaturamento no preço básico indicado na concorrência nº 81/99 (DOU de 14.05.199 ¿ Seção 3, pg. 19), apesar de não ser abordado na Representação, o Diretor-Geral informa que se as justificativas ora apresentadas não forem aceitas podem suspendê-la a qualquer momento.
12.1 A informação acima pode ser considerada satisfatória.
13. Para se visualizar melhor o comparativo de preços apresentamos o quadro a seguir:
Comparativo de preços dos itens terraplanagem e pavimentação entre os Contornos Sudoeste e Noroeste - Anel viário de Goiânia-GO

	Custo total (R$)		Custo por km (R$)	
	Cont. Sudoeste	Cont. Noroeste	Cont. Sudoeste	Cont. Noroeste
Terraplanagem	6.315.225,98	20.988.692,24	288.037,67	405.421,90
Pavimentação	5.469.052,70	30.516.889,86	249.443,68	589.470,54
Total	11.784.278,68	51.505.582.10	537.481,35	994.892,44

Fonte: TCU/SECEX-GO-1ª D.T. - extraído do Cálculo de Medições/resumo do projeto - fornecido pelo DNER/12º DRF
OBS: 1 - o subtrecho contratado e iniciado do Contorno Sudoeste (21,925 km), e o trecho contratado mas não iniciado do Contorno Noroeste (51,770 km) são da mesma CONSTRUTORA CAIAPÓ LTDA; 2 ¿ preços de fevereiro de 1998 / tabela do DNER.
14. Da observação do quadro acima conclui-se que a diferença do custo por quilômetro entre os dois Contornos é significante, atingindo um valor superfaturado de R$ 23.680.172,12 (R$ 994.892.,44 - R$ 537.481,35) X 51.77 km), uma vez que, como já foi visto, a região por onde passarão os dois Contornos é semelhante em seu perfil geológico, não justificando, do ponto de vista técnico, este sobrepreço, ainda mais quando se constata que a construtora é a mesma (Caiapó Ltda.), havendo, portanto, uma continuidade dos serviços, sem a necessidade de novo canteiro, transporte de equipamentos e outros serviços necessários ao início da obra.
15. Comparamos também o custo/km dos itens terraplanagem e pavimentação entre o Contorno Noroeste (pista dupla - capa asfáltica de 5 cm ¿ fls. 93/94), da Construtora Caiapó Ltda., e o subtrecho da BR-153 - Aparecida de Goiânia-Prof. Jamil - lote 1 - (KM 514,00 ao KM 544), com relevo e perfis geológicos também semelhantes, a ser

duplicado pela Construtora Queiroz Galvão (pista simples - capa asfáltica de 12 cm - fls. 96). O custo/km levantado foi de R$ 403.533.57 (R$ 3.528.110,51 + 8.577.896,52) : 30km) a preços de out/1998 (fls. 104/106); se fosse pista dupla seria, por conseqüência, R$ 807.067,14. Nesta comparação verificamos um sobrepreço de R$ 9.723.715,78 (R$ 994.892,44 ¿ R$ 807.067,14) X 51.77 km), destacando-se que a espessura da capa asfáltica deste lote 1 do subtrecho da BR-153 é de 12cm, enquanto do Contorno Noroeste é de 5cm.

16. Tal fato nos revela que, mesmo comparando-se projetos distintos, onde a capa asfáltica de um trecho tem mais do que o dobro da espessura do outro, o que encarece sobremaneira a obra, verifica-se ainda assim, que o custo do lote 1 da BR-153 - Aparecida de Goiânia-Prof. Jamil - apresenta-se R$ 9.723.715,78 inferior ao do Contorno Noroeste.

17. Pelo exposto, a nosso ver, o processo está em condições de ser examinado pelo Ministro-Relator Walton Alencar Rodrigues e ir à julgamento e ainda, considerando que:

a- há um superfaturamento de preços dos itens terraplanagem e pavimentação, por conta do superdimensionamento do volume de serviços, do Contorno Noroeste em R$ 23.680.172,12, quando se compara com o Contorno Sudoeste, haja vista a semelhança do relevo e perfil geológico da região do anel viário de Goiânia;

b- no processo, foi apontada infração ao art. 6º, inciso IX da Lei nº 8.666/93 quanto à imprecisão do Projeto Básico;

c- não há o EIA/RIMA aprovado pelo órgão estadual do meio ambiente contrariando o inciso I, art. 2º, da Resolução CONAMA nº 001/86;

d- os responsáveis foram devidamente ouvidos em audiência, nos termos do art. 209, § 1º do Regimento Interno/TCU;

e- as justificativas apresentadas não foram suficientes para elidir as irregularidades apontadas.

Propomos que sejam adotadas as seguintes providências:

I- que o Relator, com fundamento no § 2º do art. 209 do RITCU, determine ao Diretor-Geral do DNER que, sob pena das sanções e medidas cautelares cabíveis previstas nos Capítulos I e II do Título V deste Regimento, não dê continuidade ao contrato e concorrência abaixo, até que o plenário delibere a respeito:

a- contrato nº 194/98-PJ, de 03.06.1998 (concorrência nº 176/97-DCO), firmado entre o DERGO e a Construtora Caiapó Ltda., repactuado pelo valor de R$ 85.373.424,35, através do termo de cessão ou sub-rogação parcial n.º PG-214/98-00, de 14.12.1998, no qual o DERGO devolveu a obra para o DNER;

b- concorrência DNER nº 81/99 (DOU de 14.05.1999 - Seção 3, pg. 19).

II- que o Plenário fixe, nos temos do art. 71, inciso IX, da Constituição Federal e do art. 45 da Lei nº 8.443/92, um prazo para que

o Diretor-Geral do DNER adote as providências necessárias aos exato cumprimento da lei (art. 49 da Lei nº 8.666/93), em relação ao contrato nº 194/98-PJ, de 03.06.1998 (concorrência nº 176/97-DCO), firmado entre o DERGO e a Construtora Caiapó Ltda., repactuado pelo valor de R$ 85.373.424,35, através do termo de cessão ou sub-rogação parcial n.º PG-214/98-00, de 14.12.1998, no qual o DERGO devolveu a obra para o DNER, providências essas consistentes na imediata anulação do referido contrato, de vez que os preços dos itens terraplanagem e pavimentação do Contorno Noroeste de Goiânia encontram-se superfaturados;
III- seja promovida nova licitação adequando o Projeto Básico às reais características da obra contemplando o prévio estudo de impacto ambiental;
IV- sejam remetidas cópias desta Decisão, Instrução, Relatório e Voto que a fundamentaram à Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização do Congresso Nacional, ao Ministro dos Transportes, e ao Diretor-Geral do DNER."
É o relatório.

Voto:
Conheço da representação da equipe de auditoria, formada pelos AFCE's José Aparecido Nunes Pires e Maria Eunice Fonseca Félix de Sousa, por preencher todos os requisitos previstos no art. 209 do Regimento Interno.
Conforme exposto no relatório, a questão principal diz respeito à elevada diferença entre os custos da rodovia abrangente do Contorno Noroeste, comparativamente com os incorridos no Contorno Sudoeste, sendo ambas as obras de natureza complementar. Neste tópico, verificou e comprovou, a diligente equipe de auditoria, a existência de sobrepreço, não justificado pelo DNER, no montante de oitenta e cinco por cento no custo por quilômetro estabelecido para o Contorno Noroeste.
Essa situação revela a prática de ato antieconômico pelo gestor do DNER e exige, na forma da Constituição, das leis do País e do Regimento Interno, pronta atuação deste Tribunal, para evitar se consume futuro prejuízo ao Erário, especialmente em razão de o aludido contrato atingir a cifra total de R$ 85.373.424,35.
Apesar de o Diretor-Geral do DNER ter alegado que as diferenças de custo decorreriam das características próprias de cada uma das obras, salientando aspectos de relevo e solo, em relação à terraplanagem, que se traduziriam em maior custo de escavação, carga e transporte de material de terceira categoria e, quanto à pavimentação, diferenças de projeto da base e sub-base, transporte de materiais e espessura da capa asfáltica, a unidade técnica logrou demonstrar, com adequada proficuidade, que essas peculiaridades ou não existiam ou não seriam de molde que justificassem tamanha disparidade de preços.

Quanto ao relevo e ao solo da área onde passará o anel viário, a equipe do Tribunal teve o laudável cuidado de recorrer a dados precisos, indenes de dúvidas, fornecidos pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística ¿ IBGE.
No tocante à vegetação e à densidade populacional da área, visitou o Laboratório de Geoprocessamento da Divisão de Geociências do Centro-Oeste/FIBGE. Com base nas informações, mapas e documentos oficialmente obtidos, verificaram, os analistas, que as duas regiões - noroeste e sudoeste - estão inseridas em complexos geológicos semelhantes. Observaram que o trecho noroeste é mais acidentado e com predominância de solo que aparece em menor proporção no sudoeste somente acima da BR-153, possuindo, o Contorno Noroeste, cobertura vegetal mais densa e menor concentração populacional, o que implicaria redução de custos.
No tocante aos itens que influenciam o custo da pavimentação, ao contrário do que afirmara o Diretor-Geral do DNER, salienta a unidade técnica, com base nos mesmos dados geológicos, que a jazida de onde serão retirados os materiais para a base e sub-base da rodovia não estão distantes do local da obra, sendo indevidos os altos gastos previstos para transporte.
Acrescento, também, que, ao contrário do que afirmara o Diretor-Geral do DNER, com relação à espessura da capa asfáltica do contorno Noroeste, ela é exatamente de cinco e não de oito vírgula cinco centímetros, exatamente a mesma espessura de capa asfáltica utilizada na parte Sudoeste, já realizada.
Com relação ao trecho de 9,62 km, referente à duplicação das interseções do contorno, acrescentado na extensão total pelo responsável para demonstrar a adequação dos preços, é necessário enfatizar que o comparativo de custos, apresentado pela unidade técnica, cingiu-se apenas às rodovias, desconsiderando tanto esse segmento, previsto no Contorno Noroeste, quanto aqueles existentes no Sudoeste.
Portanto, entendo analisadas todas as razões do Diretor-Geral do DNER, cuja oitiva foi determinada, em boa hora, pelo Tribunal, permanecendo não justificado o sobrepreço inicialmente verificado pela equipe de auditoria, estando, portanto, devidamente comprovado, na forma dos dados vários ora expostos.
Entretanto, sem embargo de concordar inteiramente com a unidade técnica, sobretudo no tocante ao desarrazoado e ao injustificado do custo por quilômetro do Contorno Noroeste, oitenta e cinco por cento superior ao custo do Contorno Sudoeste, entendo que o superfaturamento não deve, de forma nenhuma, ser tolerado por este Tribunal, nada obstante ostentar, a obra rodoviária, importância vital para o Estado de Goiás.
Em casos como este, deve, sempre que possível, o aparato

constitucional de controle, evitar, de um truz, a adoção de medidas que impliquem o imediato engessamento de unidades da Administração Pública. Esforços devem ser envidados para que as ilegalidades sejam, se factível, corrigidas, sem tornar mais onerosos, a longo prazo, os custos que, em última análise, terão de ser realizados e necessariamente suportados por toda a coletividade.

Assim, no caso concreto, em vez de determinar a imediata anulação do contrato, consoante proposta da unidade técnica, cogito de intermédia solução, tendente a proporcionar novo curso à situação de superfaturamento ora existente e preservar o evidente interesse público das populações abrangidas pela obra assim tão importante para o Estado de Goiás.

Em princípio, verifico e ressalto que não foi argüida, neste processo, nenhuma ilegalidade relativamente à licitação que precedeu ao presente contrato. De igual modo, os preços unitários, propostos pelo licitante vencedor, constantes do contrato, estão compatíveis com as planilhas de preços do DNER, para a Região Centro-Oeste.

Assim, a antieconomicidade dos gastos previstos no contrato deriva da inadequação do projeto básico, de onde foram extraídos os desproporcionados quantitativos estimados no contrato. Entendo que, se corrigidos todos os valores, equivocadamente estimados, adequando-os à realidade da região, tenderiam a desaparecer, necessariamente, os motivos determinantes do sobrepreço. Também com a correção das ilegalidades, evitar-se-ia a adoção de medidas de mais drástica natureza, previstas na Lei e no Regimento Interno do TCU.

Diante disso, considerando a importância da obra e os custos já incorridos, entendo que a solução que melhor atende ao interesse público seria a continuidade do contrato e da obra, desde que, por ocasião da elaboração do projeto executivo, sejam corrigidas todas as falhas identificadas no projeto básico, redimensionando os quantitativos e os valores, previstos no contrato, mediante termo aditivo, trazendo os valores para a esfera de legalidade.

Assinalo, a propósito, que, conforme informado pela Secex/GO, o projeto executivo ainda está em fase inicial de elaboração, somente tendo sido concluído o primeiro trecho de 10 km, o que permitirá a adoção da determinação desta Corte e o seu correto desenvolvimento.

Evidentemente, entendo de bom alvitre que as correções determinadas sejam necessariamente objeto de rigoroso acompanhamento por parte do Tribunal, a fim de assegurar que os custos previstos no contrato se conformem ao custo das demais obras rodoviárias do DNER na região Centro-Oeste. Caso não surtam efeitos as medidas ora propostas, terá seguimento o processo para a total invalidação do ajuste e apuração de responsabilidades, na forma sugerida pela Secretaria do Tribunal.

Por fim, não havendo o responsável elidido as irregularidades

objeto de audiência e restando patente nos autos que as justificativas apresentadas não correspondem à verdade dos fatos, impõe-se a aplicação ao gestor da multa prevista no artigo 58, inciso III, da Lei 8.443/92, nos termos do parágrafo único do artigo 43 da mesma lei.
Ante o exposto, salientando o excelente trabalho apresentado pela Secex/GO, VOTO no sentido de que o Tribunal adote a DECISÃO e o ACÓRDÃO que ora submeto à apreciação do E. Plenário.
Sala das Sessões, em 11 de agosto de 1999.
Walton Alencar Rodrigues
Ministro-Relator

Assunto:
V - Representação de equipe de auditoria

Relator:
WALTON ALENCAR

Unidade técnica:
SECEX-GO

Acórdão:
VISTOS, relatados e discutidos estes autos que tratam de representação formulada por equipe de auditoria deste Tribunal, com fundamento no art. 209 do RI/TCU, em face de irregularidades verificadas durante fiscalização realizada no 12º Distrito Rodoviário Federal do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem ¿ DNER, relativas a superfaturamento dos custos do Contrato 194/98-PJ, celebrado com a Construtora Caiapó Ltda, para a construção do Contorno Noroeste de Goiânia/GO.
Considerando que foram verificadas diversas irregularidades de natureza grave que revelaram a ocorrência de ato antieconômico, consistente no superfaturamento dos custos do contrato em referência;
Considerando que o sr. Genésio Bernardino de Souza foi regularmente ouvido em audiência para apresentar justificativas para as irregularidades apontadas;
Considerando que as justificativas apresentadas não correspondem à verdade dos fatos e que, portanto, não lograram ilidir as irregularidades;
Considerando que a rejeição das justificativas sujeita os responsáveis à multa prevista no art. 58, inciso III, da Lei nº 8.443/92, nos termos do parágrafo único do art. 43 da mesma Lei; e
Considerando, ainda, os pareceres uniformes da unidade técnica, no sentido de aplicar multa ao responsável;
ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão plenária, ante as razões expostas pelo Relator e com fundamento

nos arts. 43, parágrafo único, e 58, inciso III, todos da Lei nº 8.443/92, em:
8.1. rejeitar as justificativas apresentadas pelo sr. Genésio Bernardino de Souza e aplicar-lhe a multa prevista no art. 58, inciso III, da Lei nº 8.443/92, e no art. 220, inciso III, do Regimento Interno, no valor de R$ 8.500,00 (oito mil e quinhentos reais), fixando-lhe o prazo de quinze dias, a contar da notificação, para comprovar, perante o Tribunal, o recolhimento da referida multa aos cofres do Tesouro Nacional;
8.2. determinar, desde logo, nos termos do art. 28, inciso I, da Lei nº 8.443/92, o desconto da dívida na remuneração do responsável, acrescida dos encargos legais calculados a partir do dia seguinte ao término do prazo ora estabelecido, até a data de cada recolhimento, observados os limites previstos na legislação em vigor, ou, em caso de impossibilidade do desconto, autorizar a cobrança judicial da dívida, nos termos do art. 28, inciso II, da Lei nº 8.443/92, caso não atendida a notificação.
(Acórdão tornado insubsistente pelo Acórdão 219/2000 - Ata 37 - Plenário.)

Quórum:
Ministros presentes: Iram Saraiva (Presidente), Humberto Guimarães Souto, Bento José Bugarin, Valmir Campelo, Adylson Motta, Walton Alencar Rodrigues (Relator), Guilherme Palmeira e o Ministro-Substituto José Antonio Barreto de Macedo.

Sessão:
T.C.U., Sala de Sessões, em 11 de agosto de 1999