RELATÓRIO DE AUDITORIA
Nº 3/2021 - DATOS/COLES/SUBCI/CGDF

Unidade:	Secretaria de Estado de Obras e Infraestrutura do Distrito Federal
Processo nº:	00480-00001227/2021-31
Assunto:	Projeto e Licitação do viaduto da EPIG
Ordem de Serviço:	187/2020-SUBCI/CGDF de 09/11/2020 205/2020-SUBCI/CGDF de 14/12/2020
Nº SAEWEB:	0000021884

1 - INTRODUÇÃO

A auditoria foi realizada no(a) Secretaria de Estado de Obras e Infraestrutura do Distrito Federal, durante o período de 17/11/2020 a 24/12/2020, objetivando avaliar os atos e fatos relacionados à fase de projeto e licitação das obras da interseção da rodovia DF-011 (EPIG) com a via de acesso ao Parque da Cidade e o Setor Sudoeste, incluindo alças de acesso, dois viadutos e infraestrutura urbana.

A execução deste trabalho considerou o seguinte problema focal: *O processo de contratação da obra do Viaduto da EPIG têm sido regular, econômico e eficiente, segundo os normativos aplicáveis?*

A seguir são apresentados os processos analisados:

Processo	Credor	Objeto	Termos
0110-000397/2012	CONSÓRCIO TRANSOESTE (PRISMA, A&T e EXTREMA) (02.429.986/0001-45)	Contratação dos projetos dos trechos do Corredor de Transporte do Eixo Oeste do DF - LICITAÇÃO E CONTRATAÇÃO	Contrato nº 13/2013 - SO Valor Total: R$ 2.755.947,56
0110-000238/2014	CONSÓRCIO TRANSOESTE (PRISMA, A&T e EXTREMA) (02.429.986/0001-45)	Contratação dos projetos dos trechos do Corredor de Transporte do Eixo Oeste do DF - PRODUTOS	Contrato nº 13/2013 - SO Valor Total: R$ 2.755.947,56
00110-00002310/2019-01	Fase Licitação (00.000.000 /0000-00)	Execução das Obras da Interseção da rodovia DF-011 (EPIG) com a via de acesso ao Parque da Cidade e o Setor Sudoeste, incluindo alças de acesso, dois viadutos e infraestrutura urbana	EDITAL DE CONCORRÊNCIA nº 011 / 2020 – DECOMP/DA Valor Total: R$ 27.227.792,53

Considerando o problema focal, foi proposta e respondida a seguinte questão de auditoria:

o projeto básico é adequado e contempla todos os requisitos técnicos necessários à completa execução da obra?

Resposta: Parcialmente, conforme relatado nos Pontos de Controle 2.1.1, 2.1.2 e 2.1.3.

No dia 03/02/2021, foi encaminhado o Informativo de Ação de Controle nº 1 /2021 – DATOS/COLES/SUBCI/CGDF (SEI nº 55156863), que corresponde ao documento aprovado pelo Subcontrolador de Controle Interno e pelo dirigente da Controladoria-Geral do Distrito Federal – CGDF, com vistas a dar conhecimento aos gestores da Secretaria de Estado de Obras e Infraestrutura do Distrito Federal – SODF acerca das constatações registradas pelo Órgão Especializado e Central do Sistema de Correição, Auditoria e Ouvidoria do Poder Executivo do Distrito Federal, de modo a que fosse procedida a adoção das medidas corretivas e /ou a manifestação quanto às constatações antes da emissão do relato final de ação de controle, conforme inciso V, do art. 33,da Portaria nº 47/2017 – CGDF. Para tanto, foi estabelecido prazo para adoção de providências e eventuais esclarecimentos por parte dos dirigentes da SODF, em atendimento ao §2º, do art. 34, da Portaria nº 47/2017 – CGDF.

Como se verá, a Unidade se manifestou, possibilitando o presente relato final da ação de controle.

2 - RESULTADOS DOS EXAMES

2.1 - Planejamento da Contratação ou Parceria

o projeto básico é adequado e contempla todos os requisitos técnicos necessários à completa execução da obra?

2.1.1 - TAXA DE DESPESAS FINANCEIRAS DO BDI SUPERESTIMADA

Classificação da falha: Média

Fato

No curso das atividades de Auditoria constatou-se que a Unidade superestimou o item DESPESAS FINANCEIRAS constante da composição do BDI (Benefícios e Despesas Indiretas).

O orçamento apresentado para a referida obra totaliza R$ 27.227.792,53 (SEI nº 50505294) no qual foi adotado o modelo SEM DESONERAÇÃO. Consta da página 2 do dito documento que o BDI aplicado para obras e serviços foi de 20,34%, materiais betuminosos e transporte foi de 11,10% e serviços de consultoria de 25,51%.

Já o item DESPESAS FINANCEIRAS, que compõe o BDI foi quantificado conforme a tabela a seguir:

TIPO	PERCENTUAL DE DESPESAS FINANCEIRAS	BDI
CONSTRUÇÃO DE OBRAS DE ARTES ESPECIAIS (pg. 64)	1,16%	20,34%
FORNECIMENTO DE MATERIAIS E EQUIPAMENTOS (pg. 65)	0,86%	11,10%
PROJETOS, CONSULTORIAS, GERENCIAMENTO E CORRELATOS (pg.66)	0,17%	25,51%

Foi efetuado, por meio da Solicitação de Informação nº 28/2020 – CGDF/COLES /SUBCI/DATOS – item 5 (SEI nº 51148674), o seguinte questionamento: "*Na composição do BDI, já foi levada em consideração a atual taxa básica de juros (SELIC) de 2,00%? "*

A Unidade encaminhou resposta por meio do Ofício Nº 2497/2020 -SODF/GAB /ASSESP (SEI nº 51351596) na qual faz menção ao Despacho SODF/SUPOP (SEI nº 51209014) no qual informa: "*É considerada uma taxa entre o médio e terceiro quartil, no caso da SODF adotamos 1,16%. "*

As planilhas que detalham o BDI contidas nas fls. 64/66 do orçamento para a referida obra (SEI nº 50505294) fazem referência ao Acórdão nº 2622/2013.

O Acórdão nº 2622/2013 - TCU-Plenário traz recomendações sobre a aplicabilidade das faixas de BDI aceitáveis e quanto ao item DESPESAS FINANCEIRAS traz a seguinte definição:

> [...]
>
> 139. Como exemplo de estimativa do período médio entre a data dos efetivos desembolsos financeiros e a do recebimento das receitas correspondentes, citam-se os prazos médios adotados no relatório que antecede o Acórdão 2.369/2011-TCU-Plenário como referenciais para o cálculo da taxa de despesas financeiras do BDI de obras públicas: Para definição da taxa mínima, adotou-se o prazo de até 11 dias úteis entre a data média de desembolso e a do respectivo pagamento. Foram adotados os prazos entre 12 e 22 dias úteis e entre 23 e 33 dias úteis, respectivamente, para os valores das taxas média e máxima. Os 11 dias úteis equivalem a 15 dias corridos, os 22 dias úteis a 30 dias corridos e os 33 dias úteis a 45 dias corridos, sendo que esse último valor

corresponde aproximadamente aos 30 dias para pagamento de obrigações previstos no art. 40, inciso XIV, da Lei 8.666/1993, contados a partir da data final do período de adimplemento da parcela.

140. Do exemplo acima, observa-se que uma empresa estaria operando com ciclo financeiro deficitário, que representa a quantidade de dias que a empresa necessita para financiar a execução da obra. Esse prazo médio de financiamento está associado, principalmente, com a eficácia da gestão operacional da contratada e das medições e pagamentos efetuados pela contratante. Assim, quanto mais eficiente for o processamento de insumos, mais demorado for o prazo de pagamento aos fornecedores, menor for o prazo de medição e recebimentos das receitas, menor será a quantidade de dias financiados e os seus custos financeiros.

Mensuração das despesas financeiras

141. A mensuração das despesas financeiras do BDI de obras públicas depende, como visto, da necessidade de capital de giro (necessidade de financiamento), das taxas referenciais de juros e do prazo médio de financiamento. Essas variáveis determinam o montante da perda financeira decorrente da defasagem entre o momento dos efetivos desembolsos e o do recebimento das receitas correspondentes.

142. As fórmulas tradicionalmente sugeridas pela literatura especializada e pelos órgãos públicos podem ser consideradas modelos simplificados para a determinação das despesas financeiras a composição de BDI, tendo em vista a complexidade e dificuldade se determinar precisamente todas as variáveis descritas acima que influenciam no seu cálculo. O Acórdão 2.369/2011-TCU-Plenário, por exemplo, considerou a seguinte expressão matemática para o cálculo das despesas financeiras:

DF = [1+(TAXA SELIC/100)] ^ (DU/252)

Onde:

DF = Despesas Financeiras

DU = Dias úteis.

143. Essa fórmula considera ainda que a taxa de despesas financeiras é aplicada sobre os custos da obra, não incluindo no seu cálculo, por exemplo, os efeitos redutores da necessidade de financiamento decorrentes dos custos apropriados nos orçamentos que não acarretam impactos financeiros imediatos ou não afetam o caixa da obra, conforme já salientado. No entanto, por ser de difícil precisão, a fórmula acima representa um modelo razoável para a estimativa das despesas financeiras do BDI de obras públicas por gerar taxas conservadoras. Outra alternativa seria a adoção de percentuais médios obtidos de estudos estatísticos ou de sistemas oficiais de referência de preços.

[...]

Registramos que desde a 235ª Reunião do Comitê de Política Monetária do Banco Central – COPOM publicada em 15/12/2020, a taxa SELIC está fixada em 2,00% ao ano.

Ao aplicar a atual taxa básica SELIC na referida fórmula apresentada no Acórdão nº 2622/2013, os valores finais para as despesas financeiras são os que se seguem:

PRAZO PARA PAGAMENTO	DIAS	DESPESAS FINANCEIRAS
MÁXIMO	33	0,26%
MÉDIO	22	0,17%
MÍNIMO	11	0,09%

Assim, ao se reinserir o valor recalculado da DESPESA FINANCEIRA sob a perspectiva do valor médio de 0,17% no cálculo do BDI, os novos valores para o BDI são conforme a tabela a seguir:

ITEM	OBRAS (SEM DES)	FORNECIMENTO (SEM DES)	CONSULTORIA (SEM DES)
ADMINISTRAÇÃO CENTRAL	4,30%	1,66%	5,00%
GARANTIA+SEGURO	0,59%	0,31%	0,10%
RISCO	0,65%	0,57%	0,50%
DESPESAS FINANCEIRAS	0,17%	0,17%	0,17%
COFINS	3,00%	3,00%	1,32%
PIS	0,65%	0,65%	6,08%
ISS	1,00%		2,00%
CPRB			
LUCRO	7,47%	3,50%	7,50%
BDI	**19,15%**	**10,33%**	**25,51%**

Tomando por base os custos diretos apresentados na planilha orçamentária já citada (folha 2 do documento SEI nº 50505294), e aplicando os valores recalculados do BDI conclui-se que o orçamento da obra foi superestimado em R$ 267.984,96 conforme detalhamento a seguir:

OBRAS	R$ 19.908.034,66
BDI (19,15%)	R$ 3.813.088,65
PREÇO TOTAL (OBRAS+BDI)	**R$ 23.721.123,31**
FORNECIMENTO MATERIAIS BETUMINOSOS	R$ 2.879.688,19
BDI (10,33%)	R$ 297.556,27
PREÇO TOTAL (FORN. MAT BET+BDI)	**R$ 3.177.244,46**
CUSTOS DE CONSULTORIA	R$ 48.952,12
BDI (25,51%)	R$ 12.487,69
PREÇO TOTAL (CONSULTORIA+BDI)	**R$ 61.439,81**
TOTAL GERAL (A+B+C)	*R$ 26.959.807,57*
VALOR EDITAL	*R$ 27.227.792,53*
DIFERENÇA	***R$ 267.984,96***

Subcontroladoria de Controle Interno – SUBCI/CGDF
Ed. Anexo do Palácio do Buriti, 14º andar, sala 1401 – CEP 70075-900 – Brasília/DF
Fone: (61) 2108-3301

Tendo sido apresentadas as constatações e as recomendações propostas à SODF, por meio do Informativo de Ação de Controle – IAC nº 1/2021 - DATOS/COLES/SUBCI /CGDF (SEI nº 55156863), foram recebidas as manifestações da SODF.

A SODF, por meio do Ofício nº 516/2021 - SODF/GAB/ASSESP (SEI nº 57833099), encaminhou como resposta a manifestação da Subsecretaria de Projetos, Orçamento e Planejamento de Obras – SUPOP, conforme Despacho - SODF/SUPOP (SEI nº 57827587), no qual registra:

> **2.1.1 - BDI SUPERESTIMADO**
>
> [...]
>
> Após uma série de levantamentos realizados no Acórdão 2622/2013 - TCU, os auditores concluem que a SODF adota um BDI único para as mais variadas tipologias de obra, que elabora orçamento sem rotinas de verificação e atualização de BDI e apontam que as consequências destas falhas são orçamento de obras com valores superestimados, sugerindo "Readequar o orçamento da obra de acordo com o referencial normativo apresentado pelo TCU e seguido parcialmente pela Unidade."
>
> [...]
>
> O Acórdão 2622/2013 - TCU é o referencial utilizado por esta Secretaria e não sofreu mudanças de entendimento desde 2013. Sobre os itens 139, 140, 141, 142 e 143, transcritos no IAC, vale ressaltar que no item 143 ao indicar a fórmula para o cálculo da Despesa Financeira o Acórdão nos abre a opção de :
>
> 143 .(...) No entanto, por ser de difícil precisão, a fórmula acima representa um modelo razoável para a estimativa das despesas financeiras do BDI de obras públicas por gerar taxas conservadoras. ***Outra alternativa seria a adoção de percentuais médios obtidos de estudos estatísticos ou de sistemas oficiais de referência de preços***.(grifo nosso)
>
> [...]
>
> Apesar do Acórdão 2622/2013 – TCU considerar o modelo descrito (itens 139 a 142) como uma estimativa razoável para o cálculo da rubrica *Despesa Financeira*, o mesmo também diz no *item 143,* que a alternativa seria a adoção de percentuais médios obtidos de estudos estatísticos ou de sistemas oficiais de referência de preços. Há de se concordar que no próprio estudo do TCU foram adotados na composição das faixas referenciais de BDI, os conceitos estatísticos aplicando-se os devidos tratamentos e por fim, obtendo-se valores médios e faixas aceitáveis para todos os itens que compõem a taxa de BDI (item 374). No caso da *Despesa Financeira* do BDI adotado pela SODF, o percentual adotado de 1,16% se encaixa entre o 1º Quartil e o médio, conforme o Quadro do subitem 9.2.1:
>
> [...]
>
> Ademais, no item 9.2.1 do Acórdão diz que somente deve-se fazer o exame pormenorizado dos itens que compõem a taxa de BDI, quando a mesma estiver fora dos patamares estipulados no subitem 9.1, e nesse caso, levar-se-iam em conta os percentuais obtidos no estudo de que tratam os referidos autos e não o critério de cálculo de cada componente e unicamente a rubrica *Despesa Financeira*.
>
> Também é razoável considerar que o BDI utilizado pela SODF em todos os orçamentos de obras passaram pelo crivo do TCDFT que não entendeu ser um caso de BDI superestimado. Os parâmetros do TCU são pautados em fundamentação estatística. No item 144, na conclusão do Acórdão, diz que a análise dos itens que compõem o BDI deve ser feita em conjunto, pois a adoção de um percentual muito acima da faixa de

> referência para determinado componente não necessariamente constitui irregularidade, pois, em contrapartida, outras despesas indiretas, ou ainda, o lucro podem estar cotados em patamares inferiores ao esperado. Esse é o caso do BDI adotado pelo DNIT nas obras de OAE, eles usam 0,17% na Despesa Financeira, porém algumas faixas de outros componentes estão mais altas ou acima dos parâmetros e a taxa está maior que da SODF. Ao se considerar na composição apenas o item despesa financeira como o regulador do valor final do BDI a CGDF esta nos sugerindo que deveremos também mexer nos outros componentes para equilibrar o cálculo.
>
> Vejamos o que diz a publicação do TCU intitulada "ORIENTAÇÕES PARA ELABORAÇÃO DE PLANILHAS ORÇAMENTÁRIAS DE OBRAS PÚBLICAS" de 2014, sobre a seguinte questão:
>
> (...) 1 – Um BDI elevado caracteriza sobrepreço?
>
> (...) O TCU tem julgado que a análise isolada de apenas **um dos componentes do preço** (custo direto ou BDI) não é suficiente para conclusão sobre a compatibilidade do orçamento com os preços de mercado ou para caracterização de sobrepreço. Assim, um BDI contratual elevado pode ser compensado por um custo direto ofertado pela licitante abaixo do paradigma, de forma que o preço do serviço contratado esteja abaixo do preço de mercado.
>
> Contudo, deve-se tomar cuidado com os casos de aditivos incluindo novos serviços, cujos preços devem ser negociados entre as partes. A incidência de um BDI elevado pode tornar o preço dos novos serviços superiores aos de mercado, ocasionando um tipo peculiar de "jogo de planilha".
>
> [...]
>
> Esta área técnica considera que o BDI estipulado para as obras licitadas por esta Secretaria estão em conformidade com os parâmetros estabelecidos pelo TCU, e os valores de cada componente estão dentro das faixas aceitáveis. Realizamos uma pesquisa em alguns órgãos, com demandas similares, Distritais (NOVACAP e DER /DF) e Federais (Ministério da Defesa e DNIT) e obtivemos valores das Despesa Financeiras que compõem o BDI, variando de 0,94% (NOVACAP), 1,11 %(DER /DF), 1,11% (MD) e 0,48% (DNIT). (grifo original)

Em relação à resposta prestada pela SODF, a análise do Controle Interno esclarece que:

a) De fato o Acórdão nº 2622/2013 do TCU é o texto técnico mais apropriado em termos de orientações para o cálculo do BDI, no entanto o que a SODF não compreendeu é que o valores e percentuais ali descritos para a parcela de Despesa Financeira foram mensurados com base em uma taxa SELIC de 12% ao ano, situação fática distinta da apresentada no momento da elaboração do orçamento-base, onde a taxa SELIC era bastante inferior. Nesse sentido, não se pode comparar os valores absolutos prescritos no Acórdão ora citado com os praticados pela SODF;

b) O referido Acórdão preceitua que "*a taxa de juros Selic seria a referência mais adequada para a remuneração das despesas financeiras de uma obra pública com vistas a resguardar a Administração Pública de taxas abusivas e a garantir ao contratado uma justa remuneração pela prestação de serviços*". Assim sendo, a utilização da taxa SELIC atual para o cálculo da parcela de

Despesa Financeira do BDI não corresponde a uma mudança de entendimento e garante a justa remuneração ao contratado. É certo que, se o Acórdão nº 2622 /2013 fosse recalculado levando em conta a taxa SELIC atual, as faixas referenciais de Despesa Financeira seriam distintas das ali apresentadas;

c) A Unidade cita a alternativa trazida no Acórdão nº 2622/2013 - TCU para a mensuração das despesas financeiras, que seria a "adoção de percentuais médios obtidos de estudos estatísticos ou de sistemas oficiais de referência de preços", todavia a SODF não fundamentou o percentual médio adotado em estudos estatísticos ou em sistemas oficiais de referência de preços. Assim, não há justificativa para a não adoção da fórmula indicada no Acórdão, que fornece uma estimativa razoável para as despesas financeiras;

d) Quanto à afirmação de que "*O TCU tem julgado que a análise isolada de apenas um dos componentes do preço (custo direto ou BDI) não é suficiente para conclusão sobre a compatibilidade do orçamento com os preços de mercado ou para caracterização de sobrepreço*", esclarece-se que ela se refere ao caso da análise do BDI contratual, que pode ser compensado por um custo direto ofertado pela licitante abaixo do paradigma, de forma que o preço do serviço contratado esteja abaixo do preço de mercado. No entanto, o caso em análise é distinto, pois se refere ao BDI de referência para o orçamento base da licitação;

e) Por fim, não é o fato de que todos esse órgãos e unidades estejam utilizando valores próximos aos adotados pela SODF que os tornam adequados.

Portanto, mantém-se inalterado o posicionamento da equipe de auditoria em relação à irregularidade evidenciada. Ademais, esclarece-se que foi proposta nova recomendação para este Ponto de Controle

Causa

Secretaria de Estado de Obras e Infraestrutura do Distrito Federal:

Em 2020 e 2019:

Elaboração de orçamento sem rotinas de verificação/atualização de componentes do BDI.

Consequência

Orçamento de obra com sobrepreço.

Recomendação

Secretaria de Estado de Obras e Infraestrutura do Distrito Federal:

R.1) Criar e publicar, em até 60 dias, ato normativo que oriente as áreas técnicas, quando da estimativa das despesas financeiras do BDI referencial de obras públicas, a adotar, alternativamente:

(i) a fórmula de cálculo apresentada no Acórdão nº 2622/2013-TCU-Plenário, utilizando como referência a taxa referencial de juros vigente à época da elaboração do orçamento-base; ou
(ii) percentuais médios obtidos de estudos estatísticos ou de sistemas oficiais de referência de preços.

2.1.2 - PROCESSO REVISIONAL DOS PROJETOS DE ENGENHARIA DEFICIENTE

Classificação da falha: Média

Fato

Ainda no curso das atividades de auditoria já mencionada, constatou-se que a Unidade não seguiu o ordenamento normativo que estabelece revisões de projetos de engenharia elaborados há mais de 2 anos. Muito embora o processo tenha sido autuado em 2014, o projeto executivo de engenharia da obra em análise teve o seu início no ano de 2009 (fls. 3-110 do processo 110.000.238/2014). Ressalte-se que o projeto executivo de engenharia foi elaborado pelo consórcio de empresas PRISMA CONSULTORIA, A&T e Extrema Engenharia, sob o contrato nº 13/2013 – SO, Contratação dos projetos dos trechos do Corredor de Transporte do Eixo Oeste do DF, processo 110.000.397/2012.

O processo principal da referida obra (00110-00002310/2019-01) teve o seu início no ano de 2019 mediante a elaboração de um memorando (SEI nº 26964592) que elenca todos os componentes do projeto, conforme a seguir:

1) Relatório Técnico (SEI nº 26872123)
2) Projeto GEOMÉTRICO_OBRA - REFERENTE AO DESVIO (SEI nº 26968319)
3) Projeto GEOMÉTRICO_TREVO (SEI nº 26968682)
4) Projeto DRENAGEM (SEI nº 26968831)
5) Projeto GEOTECNIA (SEI nº 26969050)

6) Projeto OAE_08 (SEI nº 26969260)
7) Projeto OAE_09 (SEI nº 26969403)
8) Projeto PAVIMENTAÇÃO (SEI nº 26969578)
9) Projeto SINALIZAÇÃO (SEI nº 26969720)
10) Projeto PAISAGISMO (SEI nº 26969807)
11) Projeto ART (SEI nº 26969908)
12) Orçamento COM DESONERAÇÃO (SEI nº 26988737)
13) Orçamento SEM DESONERAÇÃO (SEI nº 26988796)
14) Termo de Referência (SEI nº 27021860)
15) Elementos Técnicos para Licitação (SEI nº 27024618)

Consta do orçamento a rubrica 13.5 a título de EXECUÇÃO DE SONDAGEM SPT ao custo direto de R$18.050,00, e ainda o item 12.1 a título de REVISÃO DE PROJETO ESTRUTURAL ao custo direto de R$ 56.673,77, onde acrescidos dos respectivos BDI´s importam em R$ 20.053,55 e R$ 71.131,25 respectivamente, totalizando R$ 91.184,80.

Mediante a Solicitação de Informação nº 28/2020 - CGDF/SUBCI/COLES /DATOS de 19/11/2020 foi efetuado o seguinte questionamento: [...] *item 4. Qual o motivo de constar revisões de projeto no curso de obra, tendo em vista que os projetos contratados foram do tipo executivo?*

A resposta da Unidade ficou consignada no Ofício Nº 2497/2020 - SODF/GAB /ASSESP de 24/11/2020 (SEI nº 51351596), na qual traz a seguinte informação:

> Resposta: Tratam-se apenas da revisão do projeto de estrutura do viaduto devido a atualização das normas de concreto. Esta readequação não muda a concepção do projeto, mas devido ao tempo de execução do mesmo (2013) devem ser verificadas.

Vigora desde o ano de 2019, a Portaria SODF nº 108 de 09/07/2019 que estabelece procedimentos a serem seguidos com o fim de aferir a atualidade de projetos para execução de obras e traz entre outras, a seguinte definição:

> Art. 1º A fim de atestar a atualidade e exequibilidade das obras a cargo desta Secretaria, a Subsecretaria de Projetos, Orçamento e Planejamento de Obras (SUPOP) deverá revisar todos os projetos:
>
> I - antes Do envio para licitação:
>
> a) caso decorrido mais de 2 (dois) anos da data de sua aprovação ou da última revisão.

Por meio da Solicitação de Informação nº 30/2020 – CGDF/SUBCI/COLES /DATOS de 25/11/2020 (SEI nº 51418641), efetuou-se o seguinte questionamento:

> Considerando que o Projeto Executivo do viaduto da EPIG foi elaborado em junho de 2014, conforme Termo de Referência anexo ao Edital, bem como o disposto no art. 1º, inciso I, alínea "a", da Portaria nº 108 - SODF, de 9/7/2019, publicada no DODF nº 128, de 10/7/2019, que determina a necessidade de revisão de um projeto antes do envio para a licitação, caso tenha decorrido mais de 2 (dois) anos da data de sua aprovação ou de sua última revisão, questiona-se: Foi realizada a revisão do referido projeto pela Subsecretaria de Projetos, Orçamento e Planejamento de Obras – SUPOP?

A Unidade apresentou por meio do Ofício nº 2534/2020 – SODF/GAB ASSESP de 27/11/2020 (SEI nº 51616334) a seguinte informação:

> Os projetos do Viaduto da EPIG foram revisados para atendimento da Portaria nº 108 e também aos órgão financiador(CEF) e questionamentos de órgãos auditores conforme documentado no Relatório Técnico SEI-GDF - SODF/SUPOP/COELOR (26972123) constante do Processo licitatório 00110-00002310/2019-01. Quanto ao orçamento devido o decorrer do prazo de 12 meses da data base, o mesmo foi atualizado e readequado conforme entendimentos da área técnica responsável, quanto aos questionamentos apresentados na fase licitatória.

Ao verificar o documento apresentado como resposta pela Unidade (SEI nº 26972123) constatou-se que apesar de constar como nome de RELATÓRIO, pela essência do conteúdo ali tratado, trata-se de apenas um MEMORIAL DESCRITIVO do projeto em tela.

Uma constatação para tal fato é que não há nenhum documento que avalia a pertinência e atualidade dos dados do projeto elaborado ao longo dos últimos 12 anos. Além disso pode-se verificar que o projeto OAE 09 (SEI nº 38855542) contém um caderno técnico, onde apresenta na página 6 a descrição das normas utilizadas, conforme a seguir:

a) NBR 6118/2003 - Projeto de Estruturas de Concreto Armado;
b) NBR 7187/2003 - Projeto e Execução de Pontes de Concreto Armado e Protendido;
c) NBR 7188 - Carga Móvel em Ponte Rodoviária e Passarela de Pedestre;
d) NBR 8681/2003 - Ações e Segurança nas Estruturas - Procedimento;
e) NBR 9062/1985 Projeto e execução de estruturas de concreto pré-moldado – Procedimento
f) NBR 14885/2004 – Segurança no Tráfego - Barreiras de Concreto

Em consulta ao site da ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas (www. abnt.org.br) efetuou-se a pesquisa de cada uma das normas acima listadas e foi possível verificar que as seguintes normas foram atualizadas:

a) NBR 6118/2014 - Projeto de Estruturas de Concreto Armado - Procedimento;

b) NBR 7188/2013 - Carga móvel rodoviária e de pedestres em pontes, viadutos e passarelas e outras estruturas;

c) NBR 8681/2004 - Ações e Segurança nas Estruturas - Procedimento;

d) NBR 9062/2017 Projeto e execução de estruturas de concreto pré-moldado – Procedimento;

e) NBR 14885/2016 - Segurança no Tráfego - Barreiras de Concreto.

De modo que das 6 normas apresentadas no documento ora citado, 5 encontram-se desatualizadas, fato esse comprova que embora a resposta apresentada pela Unidade seja de que foi executado uma revisão, essa suposta revisão não contemplou algo básico que seria a atualidade das normas técnicas aplicadas ao projeto.

Isso é corroborado mediante análise do TERMO DE REFERÊNCIA (SEI nº 38769384) que prevê no item 9 – BREVE DESCRIÇÃO DO PROJETO, o seguinte conteúdo:

> [...]
>
> Faz-se necessária a readequação estrutural do projeto dos viadutos propostos, para a verificação de todos os elementos estruturais, em conformidade às normas atualmente vigentes, as quais são diferentes das vigentes na época da elaboração dos projetos.
>
> 9.1 - OAE (Viadutos 08 e 09)
>
> A readequação do Projeto executivo das OAE's deverá incluir a verificação estrutural dos demais elementos estruturais componentes do viaduto (vigas, mesoestrutura e infraestrutura), a fim de ratificar a capacidade deles de suportar as ações de projeto previstas.
>
> Serão consideradas para a elaboração da readequação do projeto, as Normas da ABNT abaixo relacionadas, além de outras normas, manuais, instruções e especificações da ABNT, DER/DF e DNIT, sempre na sua versão mais atual:
>
> NBR 6118/2014 – Projeto de Estruturas de Concreto Armado;
>
> NBR 7187/2003 – Projeto e Execução de Pontes de Concreto Armado e Protendido;
>
> NBR 7188/2013 – Carga Móvel em Ponte Rodoviária e Passarela de Pedestre;
>
> NBR 8681/2004 – Ações e Segurança nas Estruturas - Procedimento;
>
> NBR 9062/2017 – Projeto e Execução de Estruturas de Concreto pré-moldado - Procedimento;
>
> NBR 14885/2016 – Segurança no Tráfego – Barreiras de Concreto
>
> [...]

Nota-se dessa forma que há uma inconsistência entre os fatos apurados e as respostas apresentadas pela Unidade.

Outro aspecto importante a ser evidenciado diz respeito a precisão dos projetos. Por se tratar de Projeto Executivo, este que pela própria etimologia da palavra deveria ser o projeto "para se executar a obra". No entanto, pelos vários itens constantes de planilha, bem

como pelas considerações da Unidade já apresentadas aqui, denotam ser um projeto que não se caracteriza como Executivo.

A orientação técnica IBRAOP nº 004/2012 traz conceitos associados a precisão dos orçamentos de obras públicas, conforme a seguir:

Tipo de Orçamento	Fase de Projeto	Cálculo do Preço	Faixa de precisão
Estimativa de custo	Estudos preliminares	Área de construção multiplicada por um indicador	± 30%
Preliminar	Anteprojeto	Quantitativos de serviços apurados no projeto ou estimados por meio de índices médios, e custos de serviços tomados em tabelas referenciais	± 20%
Detalhado ou analítico	Projeto básico	Quantitativos de serviços apurados no projeto, e custos obtidos em composições de custos unitários com preços de insumos oriundos de tabelas referenciais ou de pesquisa de mercado relacionados ao mercado local, levando-se em conta o local, o porte e as peculiaridades de cada obra.	± 10%
Detalhado ou analítico definitivo	Projeto executivo	Quantitativos apurados no projeto e custos de serviços obtidos em composições de custos unitários com preços de insumos negociados, ou seja, advindos de cotações de preços reais feitas para a própria obra ou para outra obra similar ou, ainda, estimados por meio de método de custo real específico	± 5%

Ainda sobre o tema, a Decisão Normativa CONFEA nº 106/2015, art. 3º, II estabelece entre outros temas, o conceito de Projeto Executivo como sendo:

> [...]
>
> II – o Projeto Executivo, que consiste no conjunto dos elementos necessários e suficientes à execução completa da obra ou do serviço, conforme disciplinamento da Lei n° 8.666, de 1993, e das normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT.
>
> [...]

Diante de todos os fatos apresentados e dos normativos relacionados ao tema, infere-se que a Unidade deixou de perseguir o caminho normativo pertinente, nomeadamente no que diz respeito a precisão do projeto e consequentemente orçamento, bem como da necessária revisão a ser efetuada em tempo oportuno.

Tendo sido apresentadas as constatações e as recomendações propostas à SODF, por meio do Informativo de Ação de Controle – IAC nº 1/2021 – DATOS/COLES/SUBCI /CGDF (SEI nº 55156863), foram recebidas as manifestações da SODF.

A SODF, por meio do Ofício nº 516/2021 - SODF/GAB/ASSESP (SEI nº 57833099), encaminhou como resposta a manifestação da Subsecretaria de Projetos, Orçamento e Planejamento de Obras – SUPOP, conforme Despacho - SODF/SUPOP (SEI nº 57827587), no qual registra:

> **2.1.2 - PROCESSO REVISIONAL DOS PROJETOS DE ENGENHARIA DEFICIENTE**
>
> [...]
>
> Os projetos da EPIG foram contratados por meio do Contrato nº 249/2008 – SO e foram desenvolvidos pela Empresa Prisma Consultoria.
>
> Por questões orçamentarias e de planejamento da SODF, o Viaduto EPIG, localizado na interseção entre o Setor Sudoeste e o Parque da Cidade, foi destacado do trecho da via para ser contratado separadamente, e consistir na etapa 01 de implantação do Corredor Eixo Oeste na EPIG.
>
> **Os projetos executivos do Viaduto EPIG foram então desenvolvidos no âmbito do Contrato nº 13/2013 – SO**.
>
> Os projetos do Viaduto EPIG, como foi constatado pela SUBCI, foram desenvolvidos nos anos de 2013 e 2014 e passou por um primeiro certame no âmbito do Processo SEI nº 0110-000238/2014, por meio do Edital de Concorrência nº 020/2014-ASCAL/PRES, revogado por conveniência administrativa.
>
> Para o certame em curso, no âmbito do processo SEI nº 00110-00002310/2019-01, os projetos e orçamento foram analisados e revisados seguindo as recomendações do Tribunal de Contas da União no Acórdão nº 2621-TCU-Plenário quanto a correções das falhas apontadas pela equipe de auditoria, que teve como objetivo a verificação da contratação das obras de implantação do Corredor Oeste de Transporte Público, com foco na fiscalização da regularidade do edital para execução do Viaduto EPIG.
>
> Para concretizar a revisão de projetos contratados, a Secretaria de Obras e Infraestrutura do Distrito Federal publicou a Portaria nº 108, de 09 de julho de 2019, que trata de revisões de projetos, caso decorrido mais de 2 (dois) anos da data de sua aprovação ou da última revisão, antes do envio para licitação, a fim de atestar a atualidade e exequibilidade das obras a serem contratadas.
>
> Segue breve relato da conclusão das revisões realizadas:
>
> **LEVANTAMENTO TOPOGRÁFICO**
>
> Como a concepção do projeto do Viaduto EPIG foi realizada em conjunto com o desenvolvimento do projeto da EPIG, os estudos preliminares de topografia desenvolvidos no Contrato 249/2008 – SO foram aproveitados para desenvolvimento dos projetos executivos do Viaduto.
>
> **Após análise e verificação da topografia** da área em comento, **ficou constatado que, por ser área urbana consolidada, não há grandes alterações topográficas que justifiquem novos estudos, estando, portanto, atestadas a atualidade e exequibilidade dos serviços topográficos desenvolvidos** para desenvolvimento dos projetos da EPIG.
>
> **GEOTECNIA**
>
> Para os Estudos Geotécnicos foram inicialmente executados 4 furos de sondagem a percussão SPT em 2009 pela empresa ECTA, na área de implantação do Viaduto EPIG, conforme projeto de GEOTECNIA (38855002).

Os estudos geotécnicos iniciais foram complementados com mais 6 (seis) furos de sondagens SPT, totalizando 187,70 m (cento e oitenta e sete metros e setenta centímetros) de perfuração, conforme Documento SEI nº 19213479.

Ao todo foram realizados 10 furos de sondagem a percussão no local de implantação do Viaduto EPIG, com os quais foi possível verificar tratar-se predominantemente da geologia/geomorfologia típica do Distrito Federal.

Foram considerados ainda na planilha orçamentária 30m (trinta metros) de sondagens a percussão para complementação dos estudos geotécnicos já realizados.

Com a revisão ficou constatado que os estudos geotécnicos realizados e a realizar confirmam a exequibilidade dos projetos e execução das obras do Viaduto EPIG.

PROJETO GEOMÉTRICO

O Projeto Geométrico foi finalizado no ano de 2013 e consiste em:

[...]

Considerando a permanência da topografia do local desde a elaboração do projeto e considerando que a tipologia urbana, assim como os usos e parâmetros urbanísticos da região do Setor Sudoeste e Parque da Cidade, não sofreram alterações que justifiquem a necessidade de novos estudos e consequentemente alterações da geometria proposta, foram atestadas a atualidade e exequibilidade do Projeto Geométrico executivo.

PROJETO DE DRENAGEM

O Projeto de Drenagem Pluvial foi desenvolvido no ano de 2014 de acordo com as normas da ABNT NBR 8216 – Irrigação e drenagem; NBR 12266 – Projeto e execução de valas para assentamento de tubulações de água, esgoto ou drenagem; conforme Termo de Referência e especificações para Elaboração de Projetos de Sistema de Drenagem da NOVACAP (10/2012); Resolução nº 09/2011 – Critérios e procedimentos para outorga de direito de uso de recursos hídricos para lançamento de águas pluviais em corpos de água de domínio do Distrito Federal – ADASA.

Inicialmente foram dimensionadas 11 redes de drenagem para o escoamento das águas pluviais das vias projetadas, com um lançamento em bacia de detenção existente dentro do Parque da Cidade aos fundos da 913 Sul.

Com a revisão foi constatado que o projeto inicialmente orçado e aprovado junto à Caixa Econômica Federal não consistia no projeto aprovado junto à NOVACAP.

O projeto passou então por revisão minuciosa, na qual foram conferidos os cálculos hidráulicos, as interferências e o posicionamento das redes e, a partir desta ação, foi verificada a necessidade de readequação a partir do PV 20 da rede 1 até o lançamento final na Bacia de Detenção. A readequação foi proposta a fim de deslocar a rede e evitar corte no pavimento da via interna do Parque da Cidade. Importante destacar que a readequação não implicou aumento de volume.

Vale ressaltar que a Bacia de Detenção do Parque da Cidade não configura objeto da licitação do Viaduto EPIG.

Após a revisão e readequação de projeto, tendo como Responsáveis Técnicos da readequação profissionais da SODF, ficaram constatadas a atualidade e a exequibilidade do projeto executivo de Drenagem Pluvial.

PROJETO DE PAVIMENTAÇÃO

O Projeto de Pavimentação foi finalizado no ano de 2014 e consiste nos seguintes documentos:

[...]

Apesar dos Estudos de Tráfego, fator determinante para o dimensionamento dos pavimentos, terem sido parametrizados com os estudos apresentados no PDTU, a projetista ao utilizar a taxa de crescimento de veículos em 3% a.a. sem retirar dos estudos, as linhas de ônibus urbanas que circulam pela rodovia e que não possuem este tipo de crescimento, **conseguiu chegar a um Número "N" atual e que confirma a estrutura de pavimento adotada**.

PROJETO DE SINALIZAÇÃO

O Projeto de Sinalização foi finalizado no ano de 2013 e apresentado os seguintes documentos:

[...]

Com a revisão do projeto ficou constada a obediência às legislações e normas vigentes e a compatibilidade aos demais projetos desenvolvidos para o Viaduto EPIG deforma que foi confirmada sua atualidade e exequibilidade.

PROJETO DE CALÇADAS

Como o projeto do Viaduto EPIG foi destacado do projeto do trecho da EPIG, projetado para garantir a implantação do corredor exclusivo BRT e atender as normas de mobilidade e acessibilidade de toda a via, **foi necessário o desenvolvimento do projeto de calçadas para o Viaduto EPIG de forma a garantir, com segurança e eficácia, o deslocamento dos pedestres entre o Setor Sudoeste e o Parque da Cidade** .

O projeto de calçadas foi então desenvolvido pela SODF em 2019 e é parte integrante do processo licitatório, conforme documento Projeto CALÇADAS (38855454).

Vale ressaltar que **a implantação de calçadas nesse trecho do Viaduto EPIG é apenas um paliativo** para suprir a necessidade da acessibilidade e mobilidade da área em comento **enquanto não for implantando o restante do projeto urbanístico da EPIG**, que contempla travessias subterrâneas para pedestres em 4 pontos, conforme modelo apresentado na Figura 02.

[...]

PROJETO DE OBRAS DE ARTE ESPECIAIS – OAE 08 E OAE 09

Os **projetos das OAE 08 e OAE 09 foram finalizados no ano de 2016** e foram apresentados os cálculos da superestrutura, mesoestrutura e infraestrura desenvolvidos conforme as seguintes normas:

• NBR 6118/2003 - Projeto de Estruturas de Concreto Armado;

• NBR 7187/2003 - Projeto e Execução de Pontes de Concreto Armado e Protendido;

• NBR 7188 - Carga Móvel em Ponte Rodoviária e Passarela de Pedestre;

• NBR 8681/2003 - Ações e Segurança nas Estruturas - Procedimento;

• NBR 9062/1985 Projeto e execução de estruturas de concreto pré-moldado – Procedimento

• NBR 14885/2004 – Segurança no Tráfego - Barreiras de Concreto

No momento de revisão dos projetos foram observadas as atualizações das normas:

• NBR 6118/2014 – Projeto de Estruturas de Concreto Armado;

• NBR 7187/2003 – Projeto e Execução de Pontes de Concreto Armado e Protendido;

• NBR 7188/2013 – Carga Móvel em Ponte Rodoviária e Passarela de Pedestre;

> • NBR 8681/2004 – Ações e Segurança nas Estruturas - Procedimento;
>
> • NBR 9062/2017 – Projeto e Execução de Estruturas de Concreto pré-moldado - Procedimento;
>
> • NBR 14885/2016 – Segurança no Tráfego – Barreiras de Concreto
>
> Para melhor entendimento das mudanças das normas utilizadas no projeto executivo das OAE's para as atuais, elaboramos o Relatório 1 (57805810) que aponta estes detalhes.
>
> **Após revisão, ficou constatada a exequibilidade dos projetos das OAE 08 e OAE 09, mas verificada sua desatualização em relação às normas vigentes**. A constatação da exequibilidade é conferida tendo como respaldo as obras executadas, cujos projetos foram desenvolvidos à luz das normas anteriores, o que não as tornam condenáveis.
>
> **Dessa forma, a constatação da não atualidade dos projetos das OAE 08 e OAE 09 conduzem à necessidade de readequá-los às normas vigentes**.
>
> **Considerando a possibilidade de contratação de projetos de empresa habilitada quando o órgão não possuir, em seu quadro técnico, profissional plenamente capacitado para elaborá-los**, Acórdão TCU nº 755/2009, **a SODF incluiu na contratação da obra a readequação dos projetos das obras de Arte Especiais às normas atualizadas**.
>
> **A prática em readequações estruturais de obras** executadas pela SODF, **devido a atualização das normas, nos casos de OAE**, **indicam que os possíveis acréscimos nos valores unitários com a readequação dos projetos estruturais não são significativos**. Esta área técnica também elaborou um Termo de Referência para a contratação de supervisora para a obra, processo 00110-00002215/2019-08 que já se encontra homologado e aguardando a contratação da obra para se iniciar, e em cujos serviços inclui-se a Avaliação de Conformidade do projeto executivo constante do item 5.3 da nova redação da NBR 6118/2014.
>
> **CONCLUSÃO**
>
> **É importante diferenciar revisão de projetos à necessidade de readequação. Todos os projetos foram revisados conforme a recomendação da Portaria nº 108, de 09 de julho de 2019, de forma que as readequações necessárias, com exceção dos projetos estruturais dos viadutos, foram realizadas.**
>
> A condenação de projetos já contratados, recebidos por servidor público nomeado oficialmente para exercer as funções de fiscal e executor desses serviços, conforme legislações vigentes no Distrito Federal, pagos conforme cronograma físico-financeiro aprovado pela Administração Pública, implicariam em dano ao erário frente a uma nova contratação injustificada.
>
> **Por fim informamos que todos os projetos estão em sintonia entre si e com os estudos técnicos preliminares, foram desenvolvidos com nível de precisão capaz de assegurar a implantação da obra e o desenvolvimento do orçamento detalhado para a contratação do empreendimento e estão atestados quanto à atualidade e a exequibilidade de forma a assegurar a viabilidade técnica da obra. A única exceção diz respeito ao projeto de obra de arte especial que, apesar de exequível, necessita de readequação às normas vigentes**. (grifo nosso)

Em relação à resposta prestada pela SODF, a análise do Controle Interno esclarece que:

1) Como bem destacado pela Unidade, o projeto desenvolvido se denomina Projeto Executivo, ou seja, é aquele deve conter todos os elementos necessários e suficientes à execução completa da obra, de acordo com as

normas pertinentes da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, nos termos do art. 6º, inciso X, da Lei federal nº 8.666/1993;

2) Especificamente em relação aos estudos geotécnicos, considerando que a SODF, a título de revisão de projeto, complementou os estudos iniciais por meio da realização de "*mais 6 (seis) furos de sondagem SPT, totalizando 187,70 m de perfuração*", é de se questionar a necessidade de ter sido previsto o quantitativo de 30 *m* de sondagem a percussão na planilha orçamentária;

3) Especificamente em relação ao projeto das obras de arte especiais, a própria Unidade reconhece a necessidade de sua readequação às normas vigentes, sendo que "*incluiu na contratação da obra a readequação dos projetos das obras de Arte Especiais às normas atualizadas*", tendo em vista "*não possuir, em seu quadro técnico, profissional plenamente capacitado*" para elaborá-lo. Nesse sentido, não há o que se falar na total observância da Portaria nº 108 - SODF, de 9/7/2019, sendo que a SODF poderia ter convocado a projetista para uma análise crítica visando avaliar a atualidade e a exequibilidade do projeto, consoante arts. 2º e 3º da Portaria, *in verbis*:

> Art. 2º A SUPOP, caso entenda necessário, **poderá convocar reuniões de análise crítica de projetos**, com participação de técnicos da SUPOP, da Subsecretaria de Acompanhamento e Fiscalização (SUAF) e de outras áreas especializadas, **bem como dos projetistas, para avaliar, conjuntamente**, os seguintes itens:
>
> I - Aprovação dos projetos;
>
> II - Compatibilização e validação dos projetos;
>
> III - **Verificação das normas técnicas emitidas ou revisadas vigentes**;
>
> IV - Verificação e validação do estudo técnico para divisão da licitação em lotes;
>
> V - Validação da planilha orçamentária;
>
> VI - Complementação e validação da matriz de risco.
>
> Parágrafo único. A **ata de reunião de análise crítica** e os documentos eventualmente gerados **deverão ser juntados aos autos do processo administrativo da licitação**.
>
> Art. 3º **Caso a análise crítica seja negativa, o projeto não deverá ser encaminhado para licitação antes de sua correção** ou, **caso a licitação já esteja em curso, a SUAF deverá avaliar a revogação do procedimento licitatório**. (grifo nosso)

4) Por fim, em que pese a Unidade ter afirmado que "***A prática*** *em readequações estruturais de obras executadas pela SODF, devido a atualização das normas, nos casos de OAE,* ***indicam que os possíveis acréscimos*** *nos valores unitários com a readequação dos projetos estruturais* ***não são significativos***" (grifo nosso), é temerário deixar tal verificação apenas quando da etapa de execução da obra, podendo inclusive inviabilizar sua conclusão. É nesse sentido que se recomenda que tais readequações de projeto devem ser feitas na etapa de planejamento da contratação.

Subcontroladoria de Controle Interno – SUBCI/CGDF
Ed. Anexo do Palácio do Buriti, 14º andar, sala 1401 – CEP 70075-900 – Brasília/DF
Fone: (61) 2108-3301

Portanto, mantém-se inalterado o posicionamento da equipe de auditoria em relação à irregularidade evidenciada, no entanto uma nova recomendação foi proposta para este Ponto de Controle.

Causa

Secretaria de Estado de Obras e Infraestrutura do Distrito Federal:

Em 2019:

Controles inadequados quanto à revisão e atualização de projetos a serem licitados.

Consequência

a) Descumprimento de um regulamento normativo emitido pela própria SODF;

b) Inclusão de serviços técnicos, relacionados a revisão que deveriam ter sido efetuados na fase de elaboração do Projeto Executivo;

c) Possibilidade de que pela falta de precisão do projeto, o orçamento da obra quando da revisão no curso deste, seja majorado em percentuais que impossibilitem a continuidade e conclusão da obra.

Recomendação

Secretaria de Estado de Obras e Infraestrutura do Distrito Federal:

R.2) Estabelecer, em até 60 dias, critérios objetivos de análise/revisão de projetos e orçamentos para atendimento à Portaria nº 108 - SODF, de 09/07/2019.

2.1.3 - CICLOVIAS AUSENTES

Classificação da falha: Média

Fato

Ainda no curso das atividades de auditoria já mencionada, constatou-se que a unidade não incluiu ciclovias/ciclofaixas no projeto a ser licitado e consequentemente executado.

O empreendimento em análise teve o seu início por volta do ano de janeiro de 2009, quando os projetos de engenharia foram apresentados (fl. 3 do processo 110.000.238 /2014) com o Caderno de Estudos Preliminares – Estudo Topográfico – Tomo I e II, objeto do contrato nº 249/2008 – SO.

Registramos que o TCU, por meio de procedimento de fiscalização do FISCOBRAS 2015,efetuou uma análise do projeto em questão de modo que se produziu o Relatório de Auditoria TC014.239/2015-9 – Plenário, na qual entre outros itens aponta:

> 2. Transcrevo, a seguir, o relatório elaborado pela Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Urbana (Seinfra Urbana), que integra a peça 50 destes autos, que contou com a anuência do corpo dirigente da unidade técnica (peças 51 e 52):
>
> I - INTRODUÇÃO
>
> [...]
>
> 9. Em relação ao projeto básico deficiente ou desatualizado (ver peça 37, p. 9 a 16), foi constatada ausência de projetos para execução dos serviços de remanejamento, recuperação e consertos do Sistema de Abastecimento de Água (SAA) e do Sistema de Esgotamento Sanitário (SES) (orçada em R$ 2,22milhões), de execução de calçadas em concreto (orçado em R$ 10 mil) e de drenagem específica (orçada em R$ 3,92 milhões) para a obra em comento. Em adendo, foi identificada deficiência na definição da solução das fundações das obras de arte (viadutos) decorrente de indícios de irregularidades técnicas nos relatórios de sondagens que a embasou (R$ 791 mil). **Por fim, foi constatada ausência de ciclovias e detalhamento do projeto de calçadas, em desobediência à diretriz da política Nacional de Mobilidade Urbana constante no inciso II do art. 6º, da Lei 12.587/2012, a qual exige que haja 'prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado'**.(grifo nosso).

Posteriormente a apresentação dessas várias constatações, o Governo do DF decidiu pela descontinuidade da Licitação e emitiu a revogação da Concorrência.

Todavia, mesmo com a decisão pelo não-prosseguimento da Licitação, a SINESP – Secretaria de Infraestrutura e Serviços Públicos enviou respostas ao TCU, a seguir transcritas:

> 28. Em relação aos apontamentos, a Sinesp/DF informou o seguinte:
>
> [...]

> e) Relativo à ausência de solução para mobilidade de veículos não motorizados, foi apontado como solução o aproveitamento da malha cicloviária já implantada na Octogonal e no Setor Sudoeste, que por ser paralela a via passível de garantir a travessia desde a EPIA até o Eixo Monumental (peça 48, p. 7).

Mediante análise da resposta apresentada pela SINESP, o TCU apresentou a seguinte consideração:

> [...]
>
> 39. Finalmente, em relação à proposta de aproveitamento da malha cicloviária já implantada no Octogonal e no Setor Sudoeste para atendimento ao requerido no Inciso II do art. 6º, da Lei 12.587/2012,pode ser observado que essa proposta não atende à necessidade de ciclovias no corredor BRT-DF-Oeste como um todo, ainda que seja possível seu atendimento em trechos específicos, desde que sejam feitas adaptações.
>
> 40. Como exemplos de trechos importantes sem o atendimento por ciclovias, podem ser citados os intervalos entre o Guará e o Setor de Abastecimento e Industria (SIA) e entre o SIA e o Sudoeste. Apesar disso, dentre os objetivos das obras está explícita a necessidade de fomento ao uso de transporte não motorizado (peça 12, p.4).
>
> [...]
>
> 75. Foi arrazoado que a inclusão e substituição dos projetos deficientes estão de acordo com as medidas corretivas propostas pela equipe de fiscalização. Contudo, os elementos disponíveis indicaram que (i)restou confirmada divergência dentro do projeto básico fornecido quanto a existência e a localização das calçadas; (ii) a proposta de furos de sondagem está aquém do exigido no manual do Dnit para obras de arte especiais no caso concreto;**(iii) a malha cicloviária existente na Octogonal e no Setor Sudoeste não supre a necessidade de ciclovias em toda a extensão das obras do BRT-Zona Oeste.**(grifo nosso).

Tal informação ficou consignada no Voto do Relator, conforme a seguir:

> Em exame auditoria realizada com o objetivo de verificar a contratação das obras de implantação do BRT-DF-Oeste, localizado em Brasília/DF, com foco na fiscalização da regularidade do edital para execução do Viaduto Sudoeste/Parque (1ª ETAPA - EPIG), com orçamento aproximado de R$ 23milhões.
>
> [...]
>
> 8. O projeto básico apresentou irregularidades afetas à ausência de projetos para execução dos serviços de remanejamento, recuperação e consertos do Sistema de Abastecimento de Água (SAA) e do Sistema de Esgotamento Sanitário (SES), de execução de calçadas em concreto e de drenagem específica para a obra em comento, deficiência na definição da solução das fundações das obras de arte **e ausência de ciclovias e detalhamento do projeto de calçadas, em desobediência à Lei 12.587 /2012**.(grifo nosso)
>
> [...]
>
> 11. Ainda nos problemas de projeto, resta pendente a questão do atendimento ao inciso II do art. 6º da Lei12.587/2012, uma vez que a proposta de aproveitamento da malha cicloviária, já implantada no Octogonal e no Setor Sudoeste, não atende à necessidade de ciclovias no corredor BRT/DF- Oeste, a exemplo dos intervalos entre o Guará e o Setor de Abastecimento e Indústria (SIA) e entre o SIA e o Sudoeste.

No curso das atividades dessa auditoria, por meio da Solicitação de Informação Nº 32/2020- CGDF/SUBCI/COLES/DATOS (SEI 51838740), no item c) foi efetuado ao seguinte questionamento: *informar se o projeto executivo para a referida obra contempla ciclovias/ciclofaixas?*.

A unidade apresentou resposta conforme a seguir (SEI nº 51957850):

> Como informado no Relatório Técnico SEI-GDF - SODF/SUPOP/COELOR (SEI nº 26972123) (...) *Quanto às ciclovias, foi considerado que a malha cicloviária prevista (existente ou projetada e assinaladas em amarelo e vermelho na imagem a seguir) é contemplada, de um lado na área octogonal e no setor sudoeste e do outro, no Parque da Cidade. Assim, a implantação de ciclovia ao longo da EPIG, junto ao canteiro central ou às margens das faixas de rolamento, se mostrou desnecessária*.(...).
>
> No entanto as ciclovias estão sendo tratadas no âmbito da contratação das obras de implantação do Corredor Eixo Oeste na rodovia DF-011 (EPIG) com atendimento das adjacências desta (Sudoeste, Octogonal e Parque da Cidade), promovendo a ligação e atendendo Lei nº 3.639, de 28 de julho de 2005que dispõe sobre a implantação de ciclovias nas rodovias do Distrito Federal.
>
> Esta Secretaria abriu o Processo00110-00002590/2020-83 para tratar do processo licitatório para contratação das obras do Corredor Eixo Oeste na EPIG.

Sem entrar no mérito da solidez da justificativa, ou mesmo da informação de que seria desnecessária a construção das ciclovias/ciclofaixas, o fato é que se a licitação e consequente contrato para a construção do referido viaduto não contemplar ciclovias/ciclofaixas, estará o referido contrato em clara afronta a um normativo nacional já aqui citado e poderá ser capaz de não receber suporte financeiro do Governo Federal, firmado por meio do Contrato 0394.629-04/2013 (SEI nº 52343981).

Tendo sido apresentadas as constatações e as recomendações propostas à SODF, por meio do Informativo de Ação de Controle – IAC nº 1/2021 - DATOS/COLES/SUBCI /CGDF (SEI nº 55156863), foram recebidas as manifestações da SODF.

A SODF, por meio do Ofício nº 516/2021 - SODF/GAB/ASSESP (SEI nº 57833099),encaminhou como resposta a manifestação da Subsecretaria de Projetos, Orçamento e Planejamento de Obras –SUPOP, conforme Despacho - SODF/SUPOP (SEI nº 57827587), no qual registra:

> **2.2.1 - CICLOVIAS AUSENTES**
>
> [...]
>
> Observa-se nas Figura 03 e 04 que as linhas representadas na cor azul indicam o sistema cicloviário doSetor Sudoeste convergindo para o acesso das passarelas subterrâneas.
>
> Como o sistema viário do Viaduto EPIG é parte integrante do Sistema Viário da EPIG, não há que se falar em elaboração de projetos de sistema cicloviário independentes. A mobilidade urbana por meio de transporte não motorizado será suprida em toda a EPIG com a implantação desse trecho do Corredor Eixo Oeste.

> Vale ressaltar que o agente financiador (CEF) aprovou os projetos e orçamento estimativo conforme observado no Despacho - SODF/SUGRE 50890473, informando acerca da vinculação preliminar do certame, em avaliação pela Instituição Financiadora, da operação de crédito de nº 0394.629-04/13-CAIXA/GDF, Transferência nº 008542.
>
> [...]

Em relação à resposta prestada pela SODF, a análise do Controle Interno esclarece que:

1) Apesar das considerações da Unidade, em relação ao sistema cicloviário do Sudoeste que converge para passagens subterrâneas, a avaliação da CGDF, bem como do TCU quando da análise consignada no Relatório de Auditoria TC 014.239/2015-9 – Plenário, é que essa solução pode até suprir a necessidade de ciclovias no viaduto da EPIG, no entanto, ressalta-se que conforme informado pela Unidade, a dita solução alternativa para ciclistas será executada em fase posterior quando da conclusão sistema viário da EPIG;
2) Quanto à manifestação de que o projeto foi aprovado pela CEF, esclarece que no próprio despacho mencionado (Despacho - SODF/SUGRE, SEI nº 50890473) consta a seguinte informação, que não permite concluir que já obteve aprovação da CEF:

> Em conseguinte, ressaltamos que a documentação técnica referente a esse empreendimento **ainda não obteve aprovação da CEF** e que para isso o Agente Financiador necessita do envio da documentação relativa ao respectivo procedimento licitatório e da contratação publicada. Esclarecemos também que, os termos do contrato de financiamento. (grifo nosso)

Portanto, mantém-se inalterado o posicionamento da equipe de auditoria em relação à irregularidade evidenciada, no entanto foi proposta nova recomendação para este Ponto de Controle.

Causa

Secretaria de Estado de Obras e Infraestrutura do Distrito Federal:

Em 2020:

Considerar que o sistema alternativo de ciclovias irá atender integralmente ao Plano Nacional de Mobilidade Urbano.

Consequência

Possibilidade de que a contrapartida firmada mediante o Contrato Nº 0394.629-04 /13 não seja repassada pelo fato do descumprimento do normativo relacionado ao Plano Nacional de Mobilidade.

Recomendação

Secretaria de Estado de Obras e Infraestrutura do Distrito Federal:

R.3) Obter e anexar aos autos do processo licitatório, em até 90 dias, manifestação expressa do agente financiador - CEF, no que se refere à aprovação do projeto.

3 - CONCLUSÃO

As constatações apontadas nesse relatório têm a finalidade de demonstrar para a Unidade algumas impropriedades verificadas, as quais ainda podem ser sanadas pelo fato de o processo licitatório ainda se encontrar em curso.

A referida auditoria teve por objetivo avaliar os atos e fatos relacionados à fase de projeto e licitação das obras da interseção da rodovia DF-011 (EPIG) com a via de acesso ao Parque da Cidade e o Setor Sudoeste, incluindo alças de acesso, dois viadutos e infraestrutura urbana.

A auditoria analisou dois processos:

1) Processo 0110.000.238/2014 - Projeto Básico do Viaduto da EPIG;
2) Processo 00110-0000.2310/2019 - Licitação da Obra, cujo objeto ainda encontra-se na fase de escolha da empresa responsável pela execução do contrato.

O referido objeto faz parte de um conjunto de intervenções urbanísticas cuja denominação é Corredor Oeste da qual o Viaduto da EPIG faz parte. O Eixo Oeste é considerado o principal eixo de transporte público coletivo do Distrito Federal por atender diretamente à população do Plano Piloto e Regiões Administrativas de Ceilândia, Taguatinga, Samambaia, Águas Claras, Vicente Pires e Guará, e, indiretamente, Brazlândia e o município de Águas Lindas /GO.

Em termos gerais, as tratativas do Governo do Distrito Federal para o desenvolvimento dessas ações decorrem há mais de 10 anos, e esse fato pode proporcionar

produtos técnicos desatualizados tanto com relação às normas técnicas pertinentes, bem como no que se refere às técnicas construtivas existentes e surgidas ao longo de todo esse tempo.

O processo licitatório encontra-se na fase de escolha do fornecedor, e possui como previsão a execução da obra em 12 meses.

Por se tratar de uma obra de porte relevante e que causa um forte impacto no trânsito local, é recomendável que a empresa contratada, a fiscalização da obra e demais agentes públicos e/ou privados envolvidos possam ter a mais perfeita sintonia, de modo a evitar situações indesejadas.

Em face dos exames realizados e considerando as demais informações, foram constatados:

DIMENSÃO	SUBITEM	CLASSIFICAÇÃO
Planejamento da Contratação ou Parceria	2.1.1, 2.1.2 e 2.1.3	Média

Brasília, 07/05/2021.

Diretoria de Auditoria de Obras e Serviços de Engenharia-DATOS

SaeWeb assinatura eletrônica

Documento assinado eletronicamente pela **Controladoria Geral do Distrito Federal**, em 07 /05/2021, conforme art. 5º do Decreto Nº 39.149, de 26 de junho de 2018, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal Nº 121, quarta-feira, 27 de junho de 2018.

Para validar a autenticidade, acesse o endereço https://saeweb.cg.df.gov.br/validacao e informe o código de controle **89A01BE3.FE04608F.EADE547B.4DC82868**