

GRUPO I – CLASSE II – Plenário

TC 019.619/2012-0

Natureza: Solicitação do Congresso Nacional

Entidades: Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT);

Dersa – Desenvolvimento Rodoviário S.A.

Advogado constituído nos autos: não há.

SUMÁRIO: SOLICITAÇÃO DO CONGRESSO NACIONAL. COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E CONTROLE DA CÂMARA DOS DEPUTADOS. CONHECIMENTO. OBRA DO TRECHO SUL DO RODOANEL MÁRIO COVAS. DILIGÊNCIAS. RECOMENDAÇÃO. ATENDIMENTO INTEGRAL DA SOLICITAÇÃO. CIÊNCIA AOS INTERESSADOS. ARQUIVAMENTO.

RELATÓRIO

Trata-se de Solicitação do Congresso Nacional apresentada pela Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados, por meio do Ofício nº 323/2012/CFFC-P, de 11/7/2012, para que este Tribunal realize fiscalização na obra do Trecho Sul do Rodoanel Mário Covas, no Estado de São Paulo (peça 1, p. 1).

2. Transcrevo a seguir, instrução lavrada no âmbito da Secob-2 (peça 10), que contou com a anuência do corpo diretivo daquela unidade (peça 11).

HISTÓRICO

A partir de informações obtidas em uma reportagem (peça 1, p. 5-6), os Exmos. Senhores Deputados Federais Devanir Ribeiro e Carlos Zarattini apresentaram o Requerimento 331/2012 em 27/6/2012 (peça 1, p. 3-4). Nele, informam que, embora as obras do Trecho Sul do Rodoanel Mário Covas tenham sido entregues em 1º/4/2010, a principal ligação do Rodoanel com a Rodovia Régis Bittencourt - BR-116/SP não poderia ser inaugurada porque, do jeito que foi construída, causaria risco de acidentes para os veículos que chegam à BR-116.

2. De acordo com o requerimento, a ligação teria custado R\$ 17 milhões e não obteria a liberação da concessionária que administra a Rodovia Régis Bittencourt (Autopista Régis Bittencourt) nem da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT devido à insegurança que a alça de acesso proporciona ao tráfego, concluindo que teria havido falhas na construção da obra que implicaria em recursos públicos mal utilizados, com grave prejuízo ao erário e à população, e cuja solução implicaria na necessidade mais recursos. Assim, diante dos vários questionamentos acerca desta obra, os requerentes julgam fundamental que ela contasse com auditoria por parte do Tribunal de Contas da União.

EXAME DE ADMISSIBILIDADE

3. A solicitação de realização de ato de fiscalização na obra do Trecho Sul do Rodoanel Mário Covas foi feita pela Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados.

4. Conforme o art. 71, inciso IV, da Constituição Federal de 1988, c/c o art. 1º, inciso II, da Lei 8.443/1992 e o art. 1º, inciso II do Regimento Interno do TCU, compete ao Tribunal de Contas da União realizar, por iniciativa própria, da Câmara dos Deputados, do Senado Federal, de Comissão

técnica ou de inquérito, inspeções e auditorias de natureza contábil, financeira, orçamentária, operacional e patrimonial, nas unidades sob sua jurisdição;

5. *A Resolução-TCU 215, de 20 de agosto de 2008, art. 2º detalha que solicitação do Congresso Nacional é o pedido aprovado pelo Congresso Nacional, por suas Casas ou comissões técnicas ou de inquérito. O art. 4º, inciso I, alínea b, da mesma Resolução define que os presidentes de comissões técnicas ou de inquérito têm legitimidade para solicitar, em nome do Congresso Nacional, a realização de fiscalização, quando a solicitação for aprovada pela comissão.*

6. *Desse modo, a Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados é legitimada para fazer a solicitação de fiscalização apresentada no Ofício 323/2012/CFFC-P.*

7. *Adicionalmente, considerando o prazo de cento e oitenta dias a contar da data de autuação do processo previsto na Resolução-TCU 215/2008, art. 15, inciso II e a data de autuação do TC 019.619/2012-0, 12/7/2012, a data limite para atendimento da solicitação é 8/1/2013.*

8. *O Rodoanel Mário Covas, do qual faz parte a interseção objeto da solicitação, vem sendo construído com recursos provenientes do Convênio 004/1999, firmado entre a União, por meio do Ministério dos Transportes, e o estado de São Paulo, com a interveniência da Secretaria de Estado de Logística e Transportes, do Departamento de Estradas de Rodagem de São Paulo - DER/SP e da Dersa - Desenvolvimento Rodoviário S.A. Do valor total do convênio, cabe à União o aporte de aproximadamente 26% (dados do 3ª Termo Aditivo). Portanto, embora realizadas em rodovia estadual, as obras contaram com aporte de recursos da União, o que, de acordo com o Parágrafo Único do art. 70 da Constituição Federal de 1988, as insere na jurisdição do TCU.*

EXAME TÉCNICO

9. *As rodovias que são interligadas pela alça de acesso mencionada na solicitação do Congresso Nacional são:*

a) SP-21 - Rodoanel Mário Covas - responsável: Governo do Estado de São Paulo por meio da empresa de economia mista Desenvolvimento Rodoviário SA - Dersa;

b) BR-116/SP - Rodovia Régis Bittencourt - responsável: Governo Federal, por meio da Agência Nacional De Transportes Terrestres – ANTT/MT. Rodovia concedida à empresa Autopista Régis Bittencourt.

10. *Para conhecimento dos fatos que envolvem a não-liberação da alça de acesso do Rodoanel à Rodovia Régis Bittencourt foram encaminhados os ofícios 745/2012-TCU/Secob-2 (peça 6) à Dersa e 747/2012-TCU/Secob-2 (peça 8) à ANTT/MT, ambos de 4/9/2012.*

11. *Em resposta ao ofício 745/2012-TCU/Secob-2, a Dersa encaminhou o expediente CE-PR 888/2012, de 22/10/2012 (peça 7). Em resposta ao ofício 747/2012-TCU/Secob-2, a ANTT encaminhou o Ofício 748/2012/DG/ANTT, de 17/9/2012 (peça 9).*

12. *A seguir, são apresentados os resumos das manifestações constantes das respostas, bem como dos conteúdos dos documentos encaminhados em anexo a elas.*

A. Resposta da Dersa (expediente CE-PR 888/2012, de 22/10/2012 - peça 7)

13. *Em sua resposta, a Dersa apresenta as características da alça de acesso do Rodoanel Mário Covas à pista sul da BR-116/SP, denominada Ramo "700", bem como das rodovias que ela interliga.*

13.1. *Rodoanel Mário Covas: rodovia de classe 0, com velocidade operacional de 80 km/h para veículos pesados e de 100 km/h para veículos leves;*

13.2. *BR-116/SP: rodovia de classe IA, com velocidade regulamentada de 80 km/h;*

13.3. *Ramo "700":*

c) inicia-se nas proximidades do km 30 da pista externa do Rodoanel Mário Covas - Trecho Sul;

d) destina-se ao tráfego de veículos leves e pesados;

e) tem capacidade de 2.500 veículos por hora aproximadamente;

f) possui velocidade máxima de 80 km/h;

g) conta com duas faixas de rolamento de 3,60 m;

h) conta com acostamento externo de 3,00 m e acostamento interno de 1,00 m;

i) desenvolve-se em rampa descendente variando de -2,55% a -6,5%;

j) possui afunilamento gradativo para uma faixa de rolamento na interceptação com a pista sul da Régis Bittencourt, acessando a rodovia como faixa exclusiva.

14. *Em seguida descreve as características da BR-116/SP nos arredores do Ramo "700": antes da entrada do Ramo 700, até o primeiro dispositivo de acesso ao município de Embu das Artes, a BR-116/SP possuiria três faixas de rolamento, sem acostamento, sendo que uma delas seria exclusiva para o acesso à cidade de Embu das Artes. Após esse acesso, seguiria com duas faixas de rolamento. No entroncamento do nariz físico do Ramo 700 com a BR-116/SP, o acesso do Rodoanel à Rodovia Régis Bittencourt ocorreria por uma faixa exclusiva, devidamente sinalizada, com velocidade regulamentada em 80 km/h tal qual a BR-116/SP, separada fisicamente da Rodovia Régis Bittencourt por uma barreira de concreto dupla baixa e linha de tachões e balizadores até o nariz teórico do entroncamento do Ramo 700 com a BR-116/SP, a partir de onde os prováveis entrelaçamentos ocorreriam. Anexa CD contendo o projeto geométrico final do trecho (pranchas DE-15.33.000-F02-101 a 106).*

15. *Informa que o projeto de sinalização e segurança viária teria sido alterado no trecho final do ramo, conforme deliberação conjunta da Dersa, Autopista Régis Bittencourt e ANTT, numa extensão de aproximadamente 600,00 m, conforme prancha DE-15.33.000-L07/802_E, constante do CD anexo.*

16. *Além disso, a sinalização vertical teria sido readequada no Rodoanel Trecho Sul entre os quilômetros 26+750 e 30+000 advertindo e regulamentando o acesso ao Ramo 700 somente a veículos leves para atendimento às exigências da ANTT e da Autopista, conforme prancha DE-15.33.000-L02/801_A, constante do CD anexo.*

17. *Informa que o projeto geométrico atenderia aos parâmetros e especificações do Manual de Projeto de Interseções do Dnit e à Instrução de Projeto Geométrico do DER/SP. Por sua vez, o projeto de sinalização e segurança viária teria sido executado segundo as recomendações do Código de Trânsito Brasileiro, as resoluções e as deliberações do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) e do Dnit.*

18. *Acrescenta que o projeto da interseção em comento teria sido encaminhado ao Dnit, que, à época, administrava a Rodovia Régis Bittencourt, que teria aprovado o documento por meio do Ofício 1.428/2006 (peça 7, p. 10).*

19. *Em 2008, durante a execução das obras do Rodoanel, teria havido a Concessão da Rodovia Régis Bittencourt à Autopista Régis Bittencourt, do grupo OHL Brasil S/A. Então, teriam sido realizadas várias reuniões para tratativas com relação à finalização do empreendimento, quando foi levantada a questão da liberação da alça de acesso.*

20. *Para otimizar a liberação da alça de acesso à Rodovia Régis Bittencourt teriam sido realizadas algumas adequações, mas a execução de faixa adicional na Rodovia Régis Bittencourt, acordada em reunião em 21/5/2010 (ata à peça 7, p. 15-16) não poderia ser feita naquele momento. As alterações realizadas (instalação de sinalização, balizadores e tachões, supressão de uma faixa de*

rolamento e estabelecimento de restrições ao tráfego de veículos pesados) garantiriam o tráfego seguro.

21. *Em 2012 a Dersa teria solicitado a liberação do Ramo 700 ao tráfego, mas a ANTT teria informado que a Polícia Rodoviária Federal não concordou com a liberação alegando a necessidade de construção de uma pista adicional na Rodovia Régis Bittencourt.*

22. *Salienta que a Dersa teria atendido integralmente as normas relativas à segurança viária, à sinalização e aos demais regulamentos, que a interseção atenderia à legislação técnica. Além disso, o projeto teria sido apresentado e aprovado pelo Dnit. Acrescenta que, quando da concessão da BR-116/SP a obra já estaria em execução e a ANTT e a Autopista teriam conhecimento do empreendimento e do projeto da interseção. Por fim, declara que a construção de pista adicional na Régis Bittencourt não teria sido prevista no projeto de concessão.*

23. *Informa que a Dersa tem buscado viabilizar a liberação do tráfego no Ramo 700 e que realizará nova reunião com a ANTT para submeter o projeto da faixa adicional. Assim que obtiver a aprovação da ANTT e da concessionária da BR-116/SP iniciará o processo para implantação das obras e obtenção da autorização para liberação do Ramo 700 do Trecho Sul do Rodoanel.*

24. *Encaminha, em anexo, os seguintes documentos:*

k) CD contendo (peça 7, p. 8):

k.1) Manual de Projeto de Interseções do Dnit - versão 2005;

k.2) projeto geométrico - planta do Ramo 700;

k.3) projeto de sinalização original do Ramo "700";

k.4) projeto de sinalização a ser implantado no Ramo "700".

l) expediente CE/EG/DIPRO 69/06, de 18/8/2006 (peça 7, p. 9), por meio do qual a Dersa encaminha ao Dnit desenhos referentes ao Rodoanel - Trecho Sul para autorização da transposição da Rodovia Régis Bittencourt;

m) Ofício 1.428/2006 da Superintendência Regional do Dnit do estado de São Paulo, de 12/9/2006 (peça 7, p. 10), por meio do qual o Dnit se manifesta de acordo com a concepção projetada para a interseção do Rodoanel x Rodovia BR-116/SP - Régis Bittencourt e autoriza o início da execução das obras na faixa de domínio do Dnit;

n) ata de reunião de 18/1/2010 (peça 7, p. 11-14) entre ANTT, Dersa, Autopista, Engevix e OAS, cujo conteúdo encontra-se descrito na resposta da ANTT;

o) ata de reunião de 21/5/2010 (peça 7, p. 15-16) entre Autopista, ANTT e Dersa, cujo conteúdo encontra-se descrito na resposta da ANTT;

p) Ofício 530/2012/DG/ANTT, de 29/6/2012 (peça 7, p. 17), por meio do qual a ANTT encaminha à Dersa a Nota Técnica 095/GEFOR/2012;

q) Nota Técnica 095/GEFOR/2012, de 28/6/2012, da ANTT (peça 7, p. 18-19), cujo conteúdo encontra-se descrito na resposta da ANTT, apresentando as razões que levaram ao impedimento da liberação do Ramo "700".

B. Resposta da ANTT (Ofício 748/2012/DG/ANTT, de 17/9/2012 - peça 9)

25. *Em sua resposta, a ANTT informa que a concordância da Agência e a da Autopista Régis Bittencourt com a liberação do tráfego no Ramo "700" teriam ocorrido em dezembro de 2011 devido a atrasos da Dersa para recompor a sinalização original e às condições desfavoráveis da junção. A liberação teria sido válida somente para veículos leves. O principal motivo para a não liberação para veículos pesados teria sido seu acesso pela faixa da esquerda, o que geraria alto risco de acidentes.*

26. *Esclarece que o acesso não estaria em operação devido a posicionamento contrário da Polícia Rodoviária Federal.*

27. *Anexa alguns documentos que permitem entender melhor o histórico das tratativas para conclusão e liberação do acesso, apresentados, a seguir, em ordem cronológica e com o resumo de seus conteúdos.*

Ata de reunião de 18/1/2010 (peça 9, p. 4-7) - ANTT, Dersa, Autopista, Engevix e OAS

28. *Sobre o entroncamento do Ramo "700" com a Pista Sul da Rodovia Régis Bittencourt, foi apresentado croqui ilustrativo da sinalização horizontal proposta.*

29. *Expuseram-se problemas com o acesso ao Posto Paraná, logo após o entroncamento, gerando entrelaçamento numa extensão curta. Quanto a isso, propôs-se criação de sobrelargura da pista até local adequado para proporcionar aceleração dos veículos e evitar o acesso ao posto. Dersa ficou de revisar a proposta do entroncamento e reapresentá-la à ANTT.*

Comentários sobre desenhos de sinalização viária, de 19/1/2010 (peça 9, p. 8-11)

Expediente da Dersa CE EG/DEFIS 29/10, de 19/5/2010 (peça 9, p. 21)

30. *Dersa informou à Autopista Régis Bittencourt que precisaria interditar momentaneamente a faixa da esquerda para posicionar os equipamentos para realizar o alargamento da faixa 1 da pista sul entre a saída do Ramo "700" e o km 280.*

Ata de reunião de 21/5/2010 (peça 9, p. 22-23) - Autopista, ANTT e Dersa

31. *Dersa apresentou a planta do Ramo "700", que previa a supressão de uma faixa da BR-116/SP e a chegada do acesso do Rodoanel em duas faixas. Acordou-se que a Dersa alteraria o projeto para que o Ramo "700" tivesse uma faixa suprimida antes da chegada à pista sul da Régis Bittencourt.*

32. *A Dersa informou que a faixa adicional da pista sul não poderia ser feita no momento e que seria executada no futuro. Decidiu-se, então, eliminar os zebados previstos na faixa direita nos acessos locais concedendo tráfego direto nessa faixa e operação com três faixas. Entretanto, decidiu-se proibir o tráfego de veículos comerciais no Ramo "700" para evitar o entrelaçamento do tráfego.*

33. *Decidiu-se, também, que a sinalização horizontal antiga não poderia ser pintada com tinta preta, mas que deveria ser removida.*

E-mails trocados entre Dersa e ANTT entre 28/6/2010 e 1/7/2010 (peça 9, p. 12-14)

34. *A Dersa informou à ANTT que estava sendo executado o projeto original da sinalização (diferente daquele aprovado na reunião entre Dersa, ANTT e Autopista). Informou que a execução de uma barreira de concreto junto à pista Norte da Régis Bittencourt seria feita posteriormente por meio de outro contrato. Manifestou entendimento de que a demolição da barreira existente não precisaria ser feita naquele momento. Ressaltou que, na reunião realizada anteriormente, ficara acordado que a faixa adicional seria executada no futuro e que a demolição das barreiras somente seria necessária quando da execução da nova faixa.*

35. *A ANTT respondeu que o projeto aprovado deve ser implantado integralmente no que diz respeito à sinalização e à demolição da barreira. Disse que, de fato, a faixa adicional seria executada ainda naquele ano, mas que a liberação do Ramo "700" não poderia ser feito em condições inadequadas de segurança e que, por isso, o projeto a ser implantado deveria ser o aprovado na reunião.*

E-mails trocados entre Dersa e ANTT entre 14/3/2011 e 18/3/2011 (peça 9, p. 24)

36. *Marcaram uma reunião em 21/3/2011 no Ramo "700" para planejar os trabalhos de pintura da pista.*

Ata de reunião de 21/3/2011 (peça 9, p. 15-20) - Autopista, ANTT, Dersa e Consórcio Rodoanel Sul 5

37. Decidiu-se que a sinalização vertical de restrição de veículos comerciais no Ramo "700" deveria ser mantida até a execução do prolongamento do Ramo "700".

38. Determinou-se que a Dersa removesse as pinturas provisórias executadas na Régis Bittencourt por ocasião da execução do Rodoanel e que prolongasse a barreira New Jersey entre o Ramo "700" e a pista sul da Régis Bittencourt.

Expediente da Dersa CE EG/DEFIS 77/11, de 7/4/2011 (peça 9, p. 28)

39. Dersa solicitou ao Consórcio Rodoanel Sul 5 que mobilizasse imediatamente os equipamentos para a conclusão das correções da sinalização horizontal e vertical no Ramo "700".

Expediente do Consórcio Rodoanel Sul 5 RS5-CD-005/11, de 13/4/2011 (peça 9, p. 29)

40. O Consórcio Rodoanel Sul 5 informou que executaria os serviços solicitados no expediente da Dersa CE EG/DEFIS 77/11 a partir do dia 25/4/2011.

E-mails trocados entre OAS e Dersa em 19/4/2011 (peça 9, p. 25)

41. Em 19/4/2011 foi apresentado cronograma para execução da sinalização.

E-mails trocados entre Dersa e Autopista entre 30/5/2011 e 7/6/2011 (peça 9, p. 26-27)

42. Dersa informou a Autopista sobre a finalização dos serviços de microfresagem e sinalização horizontal executados pelo Consórcio Rodoanel Sul 5 na Régis Bittencourt e marcou vistoria conjunta.

43. Autopista informou que não havia sido finalizado o serviço e que não havia sido implantada a sinalização vertical e horizontal conforme o projeto. Não aceitou os serviços. Informou que aguardava o projeto do prolongamento da faixa adicional até a passarela em construção.

E-mails trocados entre Dersa, Autopista e ANTT entre 30/5/2011 e 7/6/2011 (peça 9, p. 30-32)

44. Dersa informou a Autopista sobre a finalização das correções da sinalização e solicitou vistoria conjunta para recebimento dos serviços.

45. Autopista respondeu que foram encontrados vários trechos onde a sinalização horizontal não havia sido apagada e a pista não havia sido recuperada. Além disso, parte da sinalização vertical não havia sido implantada conforme projeto. Parte da sinalização horizontal também não.

46. ANTT finalizou com um resumo do que foi tratado na vistoria:

r) faltou apagar a sinalização horizontal em alguns pontos.

s) Dersa solicitou definição da espessura máxima que poderia ser fresada para apagar e não gerar sulcos na pista;

t) o projeto de sinalização implantado foi o antigo (reuniões anteriores definiram que haveria um projeto novo com as alterações discutidas) e a Dersa não encaminhou o novo projeto à Autopista;

u) Autopista não quis liberar o Ramo "700" sem o saneamento das pendências; também esperaria posicionamento favorável da PRF para se manifestar;

v) marcaram data para apagar a sinalização restante que não depende de determinação de profundidade de fresagem;

w) verificou-se a necessidade de instalação de tela antiofuscante no Ramo "700".

Ata de reunião de 13/6/2011 (peça 9, p. 33-34) - Autopista, ANTT, Dersa e Consórcio Rodoanel Sul 5

47. Dersa disse que faria a revisão da sinalização horizontal contemplando a existência de três faixas de tráfego na Régis Bittencourt na altura da saída do Ramo "700" e da vertical com as

indicações de restrição de veículos pesados. Essas sinalizações deveriam ser mantidas até que o prolongamento do Ramo "700" estivesse concluído. A Dersa deveria informar À CCR que as sinalizações não poderiam se removidas sem autorização expressa da Dersa e da Autopista Régis Bittencourt.

48. Foram repetidas as características das sinalizações a serem mantidas e colocadas, conforme constava das atas anteriores.

E-mails trocados entre Dersa, Autopista e ANTT entre 8/6/2011 e 17/6/2011 (peça 9, p. 35-40)

49. Dersa cobrou manifestação da ANTT sobre o projeto enviado.

50. ANTT encaminhou à Dersa considerações feitas pela Autopista.

51. Dersa reencaminhou o projeto com comentários sobre as considerações da Autopista.

52. ANTT respondeu com novos comentários da Autopista.

53. Dersa revisou o projeto e reencaminhou.

Cronograma de serviços de sinalização (peça 9, p. 41-42)

54. Previa a conclusão dos serviços de sinalização em 15 dias a contar da data de início, ainda não definida.

Prancha DE-15.33.000-L07/802-D (peça 9, p. 43)

55. Projeto de readequação da sinalização horizontal e vertical entre os Ramos "600" e "700".

E-mail interno da Dersa de 22/6/2011 (peça 9, p. 44)

56. Encaminhou a última revisão do projeto de sinalização.

Expediente da Dersa CE-EG/DIOBA 208/2011, de 7/7/2011 (peça 9, p. 45-47)

57. Encaminhou à Autopista cópias dos projeto revisados DE-15.33.000.L02/801 e DE-15.33.000.L02/802_RevA para aprovação.

Ata de reunião de 21/7/2011 (peça 9, p. 48-49) - Autopista, ANTT e Dersa

58. Apresentou-se um cronograma de 13 dias para implantação da sinalização, mas sem definição da data de início. Parte da sinalização não estaria no cronograma.

59. Autopista indicou mais algumas correções a serem feitas no projeto.

60. Dersa foi cobrada sobre o envio das correspondências para ANTT, CCR, Autopista e Artesp informando sobre a proibição de remoção das placas de restrição ao tráfego de veículos pesados sem a autorização da ANTT e da Autopista (conforme ata de reunião de 13/6/2011).

Ata de reunião de 2/9/2011 (peça 9, p. 50-51) - Autopista, ANTT, Dersa e Consórcio Rodoanel Sul 5

61. Os serviços executados de eliminação da sinalização não atendiam as normas do Dnit e a ANTT não os aceitou. Dersa disse que iria fresar os locais onde ainda restavam vestígios de tinta para retirá-los. Onde ficarem sulcos haveria vistoria para se verificar a necessidade de recomposição. Além disso, os refletivos dos tachões estavam fora de norma. Dersa disse que iria substituir.

62. A recuperação dos pontos onde foram removidos os postes das defensas metálicas não teria sido realizada conforme normas do Dnit.

63. Dersa informa que a fresagem para remoção da sinalização poderia ser iniciada imediatamente e a recuperação do pavimento a partir de 11/9/2011. O prazo de execução seria informado à Autopista até 19/9/2011.

64. *A Sinalização de restrição de veículos pesados no Ramo "700" deveria ser feita conforme projeto. CCR e Artesp deveriam ser informadas que a sinalização não poderia ser removida sem a autorização da ANTT e da Autopista.*

Ata de reunião de 29/9/2011 (peça 9, p. 52-53) - Autopista, ANTT, Dersa, Consórcio Rodoanel Sul 5 e BigSin

65. *A fresagem para remoção da sinalização foi executada. Em vistoria verificou-se que não foram apagadas todas as marcas.*

66. *Para conclusão dos serviços deveriam, ainda, ser colocadas taxas reflexivas monodirecionais.*

67. *Foi mantida a consideração da ata anterior sobre a sinalização de restrição de tráfego de veículos pesados no Ramo "700".*

Ofício 453/2011/COINF-URSP (peça 9, p. 54)

68. *ANTT solicitou à PRF a liberação do Ramo "700". Informou que, em reunião em 16/12/2011 a Dersa afirmou que havia executado todos os serviços necessários e deveria se posicionar sobre a implantação da faixa adicional. A data de abertura estaria marcada para 27/12/2011.*

69. *Recomendou a abertura apenas para veículos leves com monitoração dos acidentes por seis meses.*

Ata de reunião de 16/12/2011 (peça 9, p. 55-56) - Autopista, ANTT, Dersa, Consórcio Rodoanel Sul 5, SPMAR e Artesp

70. *ANTT reiterou a necessidade da faixa adicional na saída do Ramo "700" e informou esperar posicionamento da Dersa em 30 dias, mencionando a ata de maio de 2010. Informou, ainda, que deveria ser feita a monitoração de acidentes no local e, caso houvesse aumento em relação à médias dos últimos três anos, seria analisado o fechamento da faixa e/ou a construção de 3ª faixa segregada.*

71. *Marcou-se a abertura do Ramo 700 para 27/12/2011 e reunião para 22/12/2011 com as responsáveis pela abertura e operação (Artesp e Concessionárias envolvidas).*

Ofício 3402/2011 - GAB, de 22/12/2011 (peça 9, p. 57-58)

72. *PRF informou que era contrária à abertura do Ramo "700" até que nova obra de engenharia mais adequada e planejada fosse executada no local devido à geometria das interseções e à dinâmica do tráfego no local que elevam o risco de acidentes.*

Nota Técnica 095/GEFOR/2012, de 28/6/2012, da ANTT (peça 9, p. 60-61)

73. *Ressalta que "o que foi acordado nas reuniões de 2010 foi que o tráfego seria liberado para veículos leves nas condições em que a obra foi implantada mediante monitoração, e em face de que não haveria tempo hábil para a implantação da obra definitiva, mas assim que fossem efetuados os procedimentos licitatórios, a Dersa implantaria a terceira faixa no trecho, o que permitiria liberar inclusive o tráfego de veículos pesados com as condições de segurança necessárias para o local".*

74. *A Dersa também teria postergado sucessivamente a recomposição da sinalização original da Régis Bittencourt que foi alterada para as obras do Rodoanel, o que só foi concluído em dezembro de 2011.*

75. *Por fim, a PRF não teria concordado com a liberação parcial apenas para veículos leves por dois motivos: porque o volume atual de veículos poderia acarretar acidentes mesmo com a*

liberação apenas para veículos leves, e porque os acidentes, e respectivas vítimas, não seriam evitados na fase provisória enquanto não fosse concluída a faixa adicional.

76. *Acrescenta que, decorridos mais de dois anos da reunião em que se acordou que a Dersa implantaria a terceira faixa, a ANTT não compreenderia a urgência para que o Ramo "700" fosse liberado de forma provisória, sem a obra.*

77. *Informa que a contagem de veículos teria indicado acentuado crescimento de volume de tráfego entre a data do projeto e a atual. Além disso, em regra, todo acesso à rodovia seria concedido em caráter precário, podendo as alterações das condições locais de tráfego acarretar a necessidade de adequações.*

78. *Por fim, ainda que o Dnit tenha considerado o projeto adequado à época de sua elaboração, do que a ANTT não teria registro, não haveria garantia de sua adequação para a atualidade.*

Ofício 530/2012/DG/ANTT, de 29/6/2012 (peça 9, p. 62)

79. *Encaminha à Dersa a Nota Técnica 095/GEFOR/2012.*

C. Análise

80. *A documentação encaminhada pela empresa estadual Dersa e pela ANTT contém em informações que permitem compreender a problemática que envolve a liberação do Ramo "700" da interseção do SP-21 - Rodoanel Mário Covas e da BR-116/SR - Rodovia Régis Bittencourt, que liga a pista externa do Rodoanel - Trecho Sul com a pista sul da BR-116/SP.*

81. *Em resumo:*

82. *O Dnit aprovou, em 2006, o projeto encaminhado pela Dersa, que o executou.*

83. *Em reunião de 18/1/2010 (ata à peça 9, p. 4-7), quando se iniciaram as tratativas para a liberação do Ramo "700", a Autopista Régis Bittencourt, que desde 2008 administra a BR-116/SP por meio de concessão, e a ANTT, que representa a União na concessão daquela rodovia, mostraram preocupação com a segurança do acesso, pois o local previsto para a incorporação do tráfego proveniente do Rodoanel possuía diversos elementos geradores de conflito (acesso ao município de Embu das Artes, acesso a um posto de serviços, redução do número de faixas de rolamento, entrada de veículos pesados pela faixa da esquerda da BR-116/SP). Foram apresentadas propostas que incluíam alterações na sinalização e na geometria do Ramo "700", com o alargamento da pista e segregação do fluxo oriundo do acesso em faixa exclusiva até local mais apropriado.*

84. *Em reunião de 21/5/2010 (ata à peça 9, p. 22-23) apresentou-se a solução que seria adotada: construção de uma faixa adicional para segregação do fluxo oriundo do Rodoanel (conforme ata da reunião de 18/1/2010) e supressão de uma faixa do Ramo "700" antes da chegada à BR-116/SP. Na oportunidade a Dersa informou que a faixa adicional da pista sul não poderia ser feita naquele momento e que seria executada no futuro. Como solução temporária até a construção da faixa, decidiu-se fazer alterações na sinalização e proibir o tráfego de veículos pesados no Ramo "700". Participaram da definição dessas soluções - a definitiva e a temporária - a ANTT, a Dersa e a Autopista Régis Bittencourt.*

85. *Importante atentar que em e-mail encaminhado à ANTT em 29/6/2010 (peça 9, p. 12), a Dersa reforça o compromisso firmado na reunião de executar a faixa adicional na BR-116/SP, embora não pudesse fazê-lo naquele momento. Em resposta em 1/7/2010 (peça 9, p. 12) a ANTT reforça que o compromisso foi assumido para execução ainda naquele ano dentro de outro contrato que se encontrava em fase de implementação. A própria prancha DE-15.33.000-L07/802_E constante do CD anexo à resposta encaminhada pela Dersa já possui o indicativo da extensão dessa faixa até depois da entrada do posto de serviços.*

86. *No período compreendido entre a reunião de 21/5/2010 e a data de 16/12/2012, quando a ANTT encaminhou a Nota Técnica 095/GEFOR/2012 que registrou as razões que impediriam a liberação do Ramo "700" (peça 9, p. 59-61), a Dersa procedeu à implantação da sinalização constante da solução temporária para o Ramo "700" e à remoção da sinalização provisória, executada por ocasião da construção da interseção Rodoanel x BR-116/SP. Embora se tratem de serviços simples, demoraram dezessete meses para serem finalizados.*

87. *Em diversas oportunidades os serviços de remoção da sinalização foram rejeitados pela ANTT e pela Autopista Régis Bittencourt por não terem apagado totalmente as marcas no pavimento, porque os buracos provenientes da remoção das defensas metálicas não foram tampados em obediência aos normativos técnicos, por não ter sido apresentado o novo projeto e por ter sido executado o projeto antigo e não o que contemplava as alterações definidas na reunião de 21/5/2010 (ver peça 9, p. 12-14; 15-20; 26-27; 30-32; 33-34; 35-40; 48-49; 50-51; 52-53).*

88. *Por fim, quando se tentou liberar o tráfego no Ramo "700" com a solução temporária para o acesso, em 27/12/2011, a Polícia Rodoviária Federal se manifestou contrariamente à abertura por questões de segurança até a conclusão de nova obra de engenharia mais adequada.*

89. *Até a presente data, passados 2 anos e meio desde que a solução foi escolhida, as obras definitivas não foram executadas. Em algumas ocasiões a Dersa se comprometeu e foi cobrada para executar os serviços, mas até hoje não os fez. Verifica-se, portanto, que a liberação depende tão somente do cumprimento, por parte da Dersa, do compromisso assumido ainda em 2010.*

90. *De tudo isso se conclui que a solução para que a liberação da alça de acesso do Rodoanel Mário Covas para a Rodovia Régis Bittencourt já foi definida e é de conhecimento de todos os envolvidos desde maio de 2012: a construção de uma faixa adicional na BR-116/SP de modo que o fluxo proveniente da rodovia estadual seja incorporado em local mais adequado e que reduza o risco de acidentes. Tal solução, inclusive, já conta com projeto, que foi encaminhado no CD anexado à resposta da Dersa nas pranchas DE-15.33.000-L02/801_A e DE-15.33.000-L07/802_E. Entretanto é recomendável que essa solução, definida em conjunto pela Dersa, ANTT e Autopista Régis Bittencourt, seja submetida à Polícia Rodoviária Federal, que também faz parte da cadeia decisória sobre a liberação.*

91. *É importante deixar claro que as razões que impediram a liberação da alça de acesso não dizem respeito ao projeto do viaduto que faz a ligação do Rodoanel à BR-116/SP de modo que este não suportasse veículos pesados ou que sua geometria não permitisse o trânsito de caminhões. Trata-se de insegurança gerada pelos inúmeros conflitos existentes no local previsto para a incorporação à BR-116/SP do tráfego proveniente do Rodoanel, de modo que se tornou necessário deslocá-lo para local mais apropriado. Ou seja, não há indicação de que as obras que foram executadas serão perdidas, porém serão necessárias novas obras de pequeno vulto.*

92. *Tampouco os valores referentes aos novos serviços que necessitam ser executados poderiam ser computados como dano ao erário. Isso porque, caso tivesse sido previsto previamente que a configuração Ramo "700" que se encontra implantada não fosse adequada, provavelmente a solução adotada fosse semelhante àquela definida pela Dersa, ANTT e Autopista em 2010.*

93. *Não significa, entretanto, que o problema tenha sido resolvido e que os usuários das rodovias não tenham sido prejudicados.*

94. *O acesso que vem sendo utilizado como alternativa diante do fechamento do Ramo "700" é aquele que se pretendia deixar como única opção para os veículos de carga com a liberação parcial da alça. Trata-se do Ramo "500", que pode ser identificado nas pranchas DE-15.33.000-F02/105 e DE-15.33.000-F02/106 constantes do CD anexo à resposta encaminhada pela Dersa.*

95. Além da menor velocidade desenvolvida pelos veículos no Ramo "500" devido aos reduzidos raios das curvas em comparação com o Ramo "700", o acesso pelo Ramo "500" gera mais interferências do tráfego na Rodovia Régis Bittencourt. Isso porque a chegada do Ramo "500" à BR-116/SP ocorre antes da entrada para o Município de Embu das Artes, o que prejudica tanto os motoristas que querem seguir viagem pela Régis Bittencourt quanto aqueles que precisam acessar o município. Os primeiros porque ficam obrigados a enfrentar o trânsito causado pelo acesso ao município quando poderiam acessar a rodovia federal após a entrada da cidade pelo Ramo "700". Os segundos porque a BR-116/SP no acesso à cidade fica mais carregada com os veículos que poderiam ter passado pelo Ramo "700".

96. Verifica-se, portanto, a necessidade de implantação de solução definitiva, seja aquela já definida entre ANTT, Dersa e Autopista Régis Bittencourt, seja outra que venha a ser elaborada. Há de se ressaltar que, mesmo que a Dersa não tivesse condições de realizar imediatamente as alterações necessárias quando da definição da solução que seria adotada, já se passaram dois anos e meio, tempo suficiente para que as obras fossem providenciadas.

97. Por isso, será proposto recomendar à Dersa que ultime as providências para dar plena utilização às obras do Ramo "700".

D. Necessidade de se realizar fiscalização no local

98. Diante das informações obtidas junto à Dersa e à ANTT e da análise efetuada nos parágrafos anteriores, verifica-se que as diligências realizadas foram suficientes para esclarecer a questão da não liberação do Ramo "700" do Rodoanel Mário Covas - Trecho Sul e propor um encaminhamento que vise solucionar o problema, tornando-se dispensável a realização de fiscalização na obra.

99. Em suas respostas, a Dersa e a ANTT já apresentaram informações suficientes para o entendimento do caso e, inclusive, já encaminharam os projetos daquela que seria a solução a ser adotada.

100. Conforme já mencionado, as razões que impediram a liberação do acesso não dizem respeito a falhas nas obras executadas ou no projeto do viaduto, mas à necessidade de execução de novos serviços para proporcionar a segurança adequada ao tráfego. Por isso, e considerando que o projeto da solução definida já foi encaminhado pela Dersa, não se vislumbra nenhuma informação relevante cuja obtenção dependa da visita no local da obra.

CONCLUSÃO

101. Em 12/7/2012 foi protocolado no TCU Ofício 323/2012/CFFC-P, de 11/7/2012 por meio do qual a Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados, solicita que o Tribunal de Contas da União realize fiscalização na obra do Trecho Sul do Rodoanel Mário Covas, no Estado de São Paulo. Tal solicitação se fundamenta em requerimento que dá conhecimento de que, embora as obras do Trecho Sul do Rodoanel Mário Covas tenham sido entregues em 1º/4/2010, a principal ligação do Rodoanel com a Rodovia Régis Bittencourt - BR-116/SP não poderia ser inaugurada porque, do jeito que foi construída, causaria risco de acidentes para os veículos que chegam à BR-116. Dessa forma, a ligação que teria custado R\$ 17 milhões, não poderia ser utilizada (peça 1).

102. A Dersa e a ANTT foram diligenciadas e suas respostas permitiram entender a situação que impede a liberação da alça de acesso da pista externa do Rodoanel Mário Covas à pista sul da BR-116/SP.

103. Em 2010, após a conclusão das obras do Rodoanel - Trecho Sul, a Dersa foi solicitada pela Autopista Régis Bittencourt, então concessionária da Rodovia Régis Bittencourt - BR-116/SP, e pela ANTT a realizar melhorias naquele acesso, denominado Ramo "700", devido ao elevado risco de

acidentes gerado aos usuários pela configuração da ligação, pois o local previsto para a incorporação do tráfego proveniente do Rodoanel possuía diversos elementos geradores de conflito (acesso ao município de Embu das Artes, acesso a um posto de serviços, redução do número de faixas de rolamento, entrada de veículos pesados pela faixa da esquerda da BR-116/SP).

104. Em reuniões de **18/1/2010 e 21/5/2010** ficou definida que a solução seria a construção de um alargamento da BR-116/SP para que o fluxo proveniente do Ramo "700" pudesse seguir em faixa exclusiva até sua incorporação à Régis Bittencourt em local livre de tantos conflitos. Participaram da reunião a Dersa, a ANTT e a Autopista Régis Bittencourt.

105. Na ocasião a **Dersa informou que não poderia fazer a implantação imediata** da nova faixa, de modo que foi definida uma solução temporária até que a empresa estadual providenciasse a contratação para execução dos serviços. A solução temporária contemplou somente alterações na sinalização e a restrição de tráfego no Ramo "700" para somente veículos de passeio. Os veículos pesados continuariam a utilizar o Ramo "500", que era o acesso disponível até então.

106. É importante destacar que o Ramo "500" não possui condições de tráfego tão favoráveis quanto o Ramo "700", obrigando reduções de velocidade e gerando interferência com o fluxo que acessa o município de Embu das Artes.

107. Embora se tratasse de serviços simples, somente em **16/10/2011** (dezessete meses após a reunião que definiu a solução definitiva para o acesso e aquela que seria implantada temporariamente) as alterações na sinalização, definidas como necessárias para a liberação parcial da rodovia, foram finalizadas. Assim, a ANTT solicitou à Polícia Rodoviária Federal autorização para abertura do Ramo "700". A PRF, por sua vez, mostrou-se contrária à liberação antes que fossem feitas novas obras necessárias à garantia da segurança viária, pois, embora a liberação fosse restrita a veículos de passeio, as condições de segurança não estariam atendidas.

108. Assim, dois anos e meio após sua escolha, a solução não foi implantada e o Ramo "700" continua fechado. Em algumas ocasiões a Dersa se comprometeu e foi cobrada para executar os serviços, mas até hoje não os fez. Conclui-se, portanto, que a liberação depende tão somente do cumprimento, por parte da Dersa, do compromisso assumido ainda em 2010.

109. Destaca-se que o projeto geométrico da solução já foi feito e se encontra nas pranchas DE-15.33.000-L02/801_A e DE-15.33.000-L07/802_E constantes do CD anexado à resposta da Dersa. Entretanto é recomendável que essa solução, definida em conjunto pela Dersa, ANTT e Autopista Régis Bittencourt seja submetida à Polícia Rodoviária Federal, que também faz parte da cadeia decisória sobre a liberação.

110. Por isso, será proposto recomendar à Dersa que ultime as providências para dar plena utilização às obras do Ramo "700".

111. No que diz respeito ao suposto prejuízo mencionado no requerimento apresentado à Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados, entende-se que não ficou caracterizado, uma vez que, tornando-se viável a solução já apresentada ou outra semelhante, não há indicação de que as obras que foram executadas serão perdidas, mas somente serão necessárias novas obras de pequena extensão.

112. Tampouco os valores referentes aos novos serviços que necessitam ser executados poderiam ser computados como dano ao erário, pois, caso tivesse sido previsto previamente que a configuração Ramo "700" que se encontra implantada não fosse adequada, provavelmente a solução adotada fosse semelhante àquela definida pela Dersa, ANTT e Autopista em 2010.

113. Por fim, é importante registrar que as diligências realizadas foram suficientes para se obter as informações necessárias para esclarecer a questão da não liberação do Ramo "700" do Rodoanel Mário Covas - Trecho Sul, tornando-se dispensável a realização de fiscalização na obra.

Além disso, considerando que o projeto da solução definida já foi encaminhado pela Dersa, não se vislumbra nenhuma informação relevante cuja obtenção dependa da visita no local da obra.

114. Portanto, se entende não ser necessária a realização da auditoria constante do Requerimento 331/2012 e do Ofício 323/2012/CFFC-P.

115. A relatoria do presente processo foi atribuída ao Exmo. Ministro Raimundo Carreiro por constar de sua lista de unidades jurisdicionadas as obras no estado de São Paulo.

PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

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

x) conhecer da solicitação apresentada por meio do Ofício 323/2012/CFFC-P como solicitação do Congresso Nacional, com fundamento no art. 71, inciso IV, da Constituição Federal de 1988, c/c o art. 1º, inciso II, da Lei 8.443/1992, os art. 1º, inciso II, e art. 232, inciso III, do Regimento Interno do TCU e os art. 2º e art. 4º, inciso I, alínea b, da Resolução-TCU 215, de 20 de agosto de 2008;

y) recomendar à Desenvolvimento Rodoviário SA - Dersa que ultime as providências para dar plena utilização às obras do Ramo "700" do Rodoanel Mário Covas - Trecho Sul;

z) dar ciência à ANTT da decisão;

aa) com fundamento nos arts. 17, inciso II, e 19 da Resolução-TCU 215/2008, encaminhar à Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados cópia do acórdão que vier a ser proferido, acompanhado de seu relatório e voto, e das peças 7 e 9;

bb) com fundamento no art. 17, § 2º, inciso II, da Resolução-TCU 215/2008, considerar integralmente atendida a solicitação; arquivar o presente processo.

VOTO

A presente Solicitação do Congresso Nacional deve ser conhecida, visto que estão presentes os requisitos previstos no art. 38, inciso I, da Lei nº 8.443/1992 e no art. 232, inciso I, do Regimento Interno do TCU.

2. A Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados solicita que o Tribunal realize fiscalização na obra do Trecho Sul do Rodoanel Mário Covas, no Estado de São Paulo, em razão de notícias veiculadas pela mídia dando conta de que apesar de as obras do Trecho Sul do Rodoanel Mário Covas terem sido entregues em 1/4/2010, a principal ligação do Rodoanel com a Rodovia Régis Bittencourt (BR-116/SP) não poderia ser inaugurada, porque da forma como foi construída poderia causar risco de acidentes para os veículos que chegam à BR-116.

3. A Dersa – Desenvolvimento Rodoviário e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) foram diligenciadas e suas respostas permitiram entender a situação que impede a liberação da alça de acesso da pista externa do Rodoanel Mário Covas à pista sul da BR-116/SP.

4. Como visto no Relatório antecedente, a liberação do trecho depende, apenas, do cumprimento por parte da Dersa de compromisso assumindo em 2010, com vistas a executar a solução acordada entre a ANTT, Dersa e Autopista Régis Bittencourt: construção de alargamento da BR-116/SP para que o fluxo proveniente do Ramo "700" possa seguir em faixa exclusiva até sua incorporação à Rodovia Régis Bittencourt.

5. Embora se tratasse de serviços relativamente simples, somente em 16/10/2011 (dezessete meses após a reunião que definiu a solução definitiva para o acesso e aquela que seria implantada temporariamente) as alterações na sinalização, definidas como necessárias para a liberação parcial da

rodovia, foram finalizadas. Assim, a ANTT solicitou à Polícia Rodoviária Federal autorização para abertura do Ramo denominado "700". Entretanto, a Polícia Rodoviária Federal (PRF) mostrou-se contrária à liberação antes que fossem feitas novas obras necessárias à garantia da segurança viária, pois, as condições de segurança não estariam atendidas.

6. Diante da situação descrita, acolho a proposta uníssona da unidade técnica no sentido de recomendar à Dersa que finalize as obras do "Ramo 700" o mais breve possível. Julgo oportuno, ainda, determinar à Dersa que informe ao Tribunal, no prazo de 90 (noventa) dias, as providências adotadas com vistas à conclusão da referida obra, encaminhando, ainda, cronograma para a liberação do "Ramo 700".

7. Por fim, tendo em vista as medidas adotadas, julgo que as diligências realizadas foram suficientes para se obter as informações necessárias para esclarecer a questão da não liberação do Ramo "700" do Rodoanel Mário Covas - Trecho Sul, tornando-se dispensável a realização de fiscalização na obra, e considero atendida a presente Solicitação, conforme o art. 17, inciso I, da Resolução TCU nº 215/2008.

8. Ante o exposto, Voto por que o Tribunal adote a minuta de Acórdão que ora submeto à apreciação deste Colegiado.

TCU, Sala das Sessões Ministro Luciano Brandão Alves de Souza, em 10 de dezembro de 2012.

RAIMUNDO CARREIRO

Relator

ACÓRDÃO Nº 3455/2012 – TCU – Plenário

1. Processo nº TC 019.619/2012-0.
2. Grupo I – Classe de Assunto: II – Solicitação do Congresso Nacional.
3. Interessado: Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados; Congresso nacional.
4. Entidades: Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT); Dersa – Desenvolvimento Rodoviário S.A.; Ministério dos Transportes (MT) (vinculador).
5. Relator: Ministro Raimundo Carreiro.
6. Representante do Ministério Público: não atuou.
7. Unidade Técnica: Secretaria-Geral de Controle Externo (SEGECEX); 2ª Secretaria de Obras (Secob-2).
8. Advogado constituído nos autos: não há.

9. Acórdão:

VISTOS, relatados e discutidos estes autos que cuidam de Solicitação do Congresso Nacional apresentada pela Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados, por meio do Ofício nº 323/2012/CFFC-P, de 11/7/2012, solicitando ao Tribunal que realize fiscalização na obra do Trecho Sul do Rodoanel Mário Covas, no Estado de São Paulo.

ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em Sessão Plenária, diante das razões expostas pelo Relator, em:

9.1. conhecer da presente Solicitação com fulcro no art. 38, inciso I, da Lei nº 8.443/1992 c/c o art. 232, inciso I, do Regimento Interno do TCU;

9.2. recomendar à Dersa – Desenvolvimento Rodoviário, com fulcro no art. 250, inciso III, do RI/TCU, que adote as providências necessárias à conclusão das obras do “Ramo 700” do Rodoanel Mário Covas – Trecho Sul, para que o acesso possa ser utilizado;

9.3. determinar à Dersa – Desenvolvimento Rodoviário, com fundamento no art. 250, inciso II, do RI/TCU, que:

9.3.1. informe ao Tribunal, no prazo de 90 (noventa) dias, as providências adotadas com vistas à conclusão das obras do “Ramo 700” do Rodoanel Mário Covas – Trecho Sul;

9.3.2. encaminhe ao Tribunal, no prazo de 90 (noventa) dias, cronograma para a liberação do “Ramo 700” do Rodoanel Mário Covas – Trecho Sul;

9.4. considerar atendida a presente Solicitação, conforme o art. 17, § 2º, inciso II, da Resolução TCU nº 215/2008;

9.5. encaminhar cópia deste Acórdão, acompanhado do Relatório e do Voto que o embasam:

9.5.1. à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT);

9.5.2. à Dersa – Desenvolvimento Rodoviário S.A.;

9.5.3. ao Ministério dos Transportes (MT);

9.6. com fundamento nos arts. 17, inciso II, e 19 da Resolução-TCU nº 215/2008, encaminhar à Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados cópia do presente Acórdão, acompanhado de Relatório e do Voto que o fundamentam, bem como das peças 7 e 9 dos presentes autos;

9.7. arquivar o presente processo.

10. Ata nº 51/2012 – Plenário.

11. Data da Sessão: 10/12/2012 – Extraordinária.

12. Código eletrônico para localização na página do TCU na Internet: AC-3455-51/12-P.

13. Especificação do quorum:

13.1. Ministros presentes: Benjamin Zymler (Presidente), Valmir Campelo, Walton Alencar Rodrigues, Aroldo Cedraz, Raimundo Carreiro (Relator), José Jorge, José Múcio Monteiro e Ana Arraes.

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

(Assinado Eletronicamente)

BENJAMIN ZYMLER

Presidente

(Assinado Eletronicamente)

RAIMUNDO CARREIRO

Relator

Fui presente:

(Assinado Eletronicamente)

LUCAS ROCHA FURTADO

Procurador-Geral