

**Relatório de Auditoria - Diretoria De Fiscalização de Infraestrutura e Desenvolvimento Urbano - DFINFRA
(TC/010888/2025)**

Unidade Jurisdicionada: Instituto de Desenvolvimento do PI
Exercício: 2024-2025



RELATÓRIO DE AUDITORIA

Nº Processo	TC/010888/2025
Tipo de processo	Auditoria
Relator	Conselheira Flora Izabel Nobre Rodrigues
Procurador	Leandro Maciel do Nascimento
Ato originário	Aprovação PACEX 2025/2026 - Expediente nº 018/2025-E, Sessão Plenária Ordinária nº 004/2025

Informações sobre a fiscalização		
Objetivo da fiscalização	Auditoria de obras e serviços de engenharia - Contrato nº 143/2024 oriundo da Concorrência nº 05/2024 ref. Pavimentação de rodovia trecho: Sebastião Barros/PI à divisa PI/BA (Santa Rita de Cássia) - exercício 2024 - SECEX/DFINFRA.	
Unidade(s) jurisdicionada(s)	Instituto de Desenvolvimento do Piauí - IDEPI	
Dirigente ou gestor	Unidade orçamentária	Cargo
Felipe de Melo Eulálio	IDEPI	Diretor
Demais fiscalizados	Lotação / Descrição	
Exercício(s) de referência	2024-2025	
Volume de Recursos Fiscalizados	R\$ 20.717.916,94	

Instrução: Diretoria de Fiscalização de Infraestrutura e Desenvolvimento Urbano		
Diretor	Bruno Camargo de H. Cavalcanti, Matrícula: 97288-6	
Chefia da Divisão Técnica		
Composição da equipe de fiscalização		
Nome	Matrícula	Diretoria
Jonilson Araújo Luz	98821	DFINFRA
Elias Jairo dos Santos Costa (Colaboração)	98853	DFINFRA
Supervisor		
Coordenador		
Credenciamento	Portaria Nº 704/2025	

Linha(s) de atuação do Plano Anual de Controle Externo (PACEX) abordada(s):
46 - Avaliar a execução de obras e serviços de engenharia, com foco na verificação da etapa de liquidação das despesas, na fiscalização efetiva da administração, qualidade dos materiais utilizados e atendimento de normas e padrões técnicos aplicáveis;
47 - Avaliar as ações governamentais destinadas a implantação, manutenção e melhoria da malha rodoviária do Estado do Piauí.



RESUMO

Esta auditoria de conformidade, realizada no Instituto de Desenvolvimento do Piauí (IDEPI), avaliou a contratação e a execução da obra de implantação de pavimentação asfáltica entre o Município de Sebastião Barros e a divisa com a Bahia (Concorrência nº 05/2024 e Contrato nº 143/2024). O objetivo do trabalho foi verificar a legalidade do regime licitatório, a conformidade dos preços, a correspondência entre os valores pagos e os serviços executados, e o cumprimento das normas e da legislação. A análise minuciosa revelou que a gestão do Contrato nº 143/2024 foi irregular e antieconômica, resultando em significativo dano ao erário e risco de anulação. Foi constatado um vício causal de planejamento que levou à rescisão do contrato anterior e à deflagração de um novo certame sob a Lei nº 8.666/93 revogada, configurando ilegalidade insanável e tornando o contrato passível de anulação. Foram encontrados sobrepreço e superfaturamento por especificações inadequadas de meio-fio (técnica mais cara) e ligante asfáltico (CM-30 em vez de EAI). A auditoria também identificou superfaturamento por medição a maior no transporte de agregados, devido à superestimação da Distância Média de Transporte (DMT), o que demonstra a incompatibilidade entre o que foi pago e o que foi de fato executado. Além disso, a auditoria constatou execução de serviços sem cobertura contratual prévia e desconformidade técnica crítica na qualidade da obra, com todos os lotes inspecionados de CBUQ apresentando falhas na espessura do pavimento e na variação do teor de ligante, em desacordo com as normas. A soma dos danos quantificados e pagos totaliza R\$ 433.870,79, excluídos o sobrepreço a ser corrigido (R\$ 438.065,74) e o superfaturamento potencial no saldo remanescente. Diante disso, a auditoria propõe a manifestação dos gestores e da empresa sobre as irregularidades encontradas, a determinação de anulação do contrato e a realização de audiências para apurar as responsabilidades pelo vício de planejamento, pela ilegalidade do certame e pela fiscalização deficiente. A expectativa é que essas ações resultem na recuperação dos valores indevidamente pagos, no fortalecimento do controle interno e na melhoria da aplicação dos recursos públicos em obras de infraestrutura no estado do Piauí.



SIGLAS UTILIZADAS NO RELATÓRIO

SIGLA	SIGNIFICADO
ANP	Agência Nacional do Petróleo
ART	Anotação de Responsabilidade Técnica
BDI	Benefícios e Despesas Indiretas
CBUQ	Concreto Betuminoso Usinado a Quente
CEF	Caixa Econômica Federal
CREA	Conselho Regional de Engenharia e Agronomia
DFINFRA	Divisão de Fiscalização de Infraestrutura (do TCE-PI)
DMT	Distância Média de Transporte
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte
EAI	Emulsão Asfáltica de Imprimação
GC	Grau de Compactação
IDEPI	Instituto de Desenvolvimento do Piauí
NBR	Normas Brasileiras (da ABNT)
PACEX	Plano Anual de Controle Externo
PGE	Procuradoria-Geral do Estado
SIAFE	Sistema Integrado de Administração Financeira Estadual
SICRO	Sistema de Custos Rodoviários
SINAPI	Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil
TCU	Tribunal de Contas da União
TSS	Tratamento Superficial Simples



ILUSTRAÇÕES DO RELATÓRIO

- Diagramas

Nenhuma entrada de índice de ilustrações foi encontrada.

- Figuras

Figura 1: Esquema da Seção Transversal de um Pavimento	12
Figura 3: Ofício Solicitando Alteração de Traçado.....	15
Figura 3: Distancia Britador – Obra.....	19
Figura 4: Equipamento de extrusão de meio-fio.....	23
Figura 5: Carta de Controle com o resultado dos Lotes 1, 2 e 3	26
Figura 6: Carta de Controle com o resultado dos lotes inspecionados.....	27
Figura 7: Comparativo das amostras inspecionadas Lotes 1, 2 e 3.....	28
Figura 8: Placa de obra	36
Figura 9: Início do trecho.....	36
Figura 10: Visão geral do rodovia.....	36
Figura 11: Caminhão laboratório.....	36
Figura 12: Obra de arte Corrente.....	36
Figura 13: Execução de extração.....	36
Figura 14: Amostra de corpo de prova	37
Figura 15: Amostra de corpo de prova	37
Figura 16: Execução de extração.....	37
Figura 17: Bandeja com amastras.....	37
Figura 18: Sarjeta em execução.....	37
Figura 19: Sarjeta em execução.....	37
Figura 20: Pórticos a serem instalados	38
Figura 21: Defensas metálicas a serem instaladas	38
Figura 22: Defensas metálicas a serem instaladas	38
Figura 23: Extrusora de Meio-FIO.....	38
Figura 24: Local onde foi locada a Usina.....	38
Figura 25: Imagem aérea das ruas objeto de aditivo.....	38

- Gráficos



- Quadros

Quadro 1: Resumo do Objeto Auditado.....	8
Quadro 2: Resumo dos Resultados – Espessura da Camada.....	25
Quadro 3: Resumo dos Resultados – Teor de ligante	27

- Tabelas

Tabela 1: Superfaturamento aquisição do ligante asfáltico	18
Tabela 2: Sobrepreço/Superfaturamento Transporte de agregados.....	19
Tabela 3: Sobrepreço do item de Meio-Fio.....	22



SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	8
1.1. Objetivos e escopo	8
1.2. Metodologia de análise	10
1.3. Estrutura do relatório.....	11
2. VISÃO GERAL DO OBJETO	11
3. ACHADOS.....	14
3.1. Vício Causal de Planejamento, Ineficiência na Gestão Contratual e Ilegalidade no Regime Licitatório.	14
3.2. Irregularidade na Gestão Contratual por Especificação Inadequada de Ligante Asfáltico e Formalização Posterior à Execução.....	16
3.3. Sobrepreço/Superfaturamento Transporte de agregados.....	18
3.4. Sobrepreço por especificação inadequada de item de meio-fio.....	22
3.5. Execução de serviços sem cobertura contratual	23
3.6. Espessura do Pavimento Desconforme	25
3.7. Variação Excessiva no Teor de Ligante	26
4. CONCLUSÃO	30
4.1. Das questões de auditoria	30
4.2. Danos e Prejuízos.....	31
4.3. Responsabilidades e Normas Infringidas.....	32
4.4. Benefícios da Ação de Controle.....	33
5. PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO	33
6. ANÁLISE DOS COMENTÁRIOS DO GESTOR.....	35
7. APÊNDICE A - RELATÓRIO FOTOGRÁFICO.....	36
8. APÊNDICE B: PLANILHA COMPARATIVA DFINFRA.....	39



1. INTRODUÇÃO

Este trabalho de auditoria teve com ato originário o Plano Anual de Controle Externo (PACEX) 2025/2026, especificamente as linhas de atuação 46 e 47, que tratam, respectivamente, em avaliar a execução de obras e serviços de engenharia, com foco na verificação da etapa de liquidação das despesas, na fiscalização efetiva da administração, qualidade dos materiais utilizados e atendimento de normas e padrões técnicos aplicáveis; e avaliar as ações governamentais destinadas a implantação, manutenção e melhoria da malha rodoviária do Estado do Piauí.

A Diretoria de Infraestrutura e Desenvolvimento Urbano é a Unidade responsável pela presente instrução.

No quadro 1 abaixo é possível observar as principais informações do objeto auditado.

Quadro 1: Resumo do Objeto Auditado

Contrato nº 143/2024	CC nº 05/2024
Objeto:	Implantação da pavimentação Asfáltica em concreto betuminoso usinado a quente – CBUQ na Pista principal e Tratamento Superficial Simples – TSS nos acostamentos na Rodovia trecho: Sebastião Barros à Divisa PI / BA (Santa Rita de Cássia) com extensão de 10,94 km.
Valor do Orçamento de referência	R\$ 21.270.296,61
Valor Contratado	R\$ 20.717.916,94
Valor Pago (SIAFE)	R\$ 17.448.902,95 (8ª medição)
Projetista	Sr. Francisco Alves dos Santos Filho
Gestor responsável pela aprovação do projeto básico	Sr. Felipe de Melo Eulálio
Engenheiro Fiscal	Sr. Manoel Teixeira Neto
Ordenador de despesa	Sr. Felipe de Melo Eulálio
Contratada	Construtora Santa Inês LTDA CNPJ: 02.528.908/0001-06

1.1. Objetivos e escopo

O objetivo desta Auditoria realizada no Estado do Piauí, especificamente no Instituto de Desenvolvimento do Piauí (IDEP), durante os exercícios de 2024 e 2025, foi avaliar a regularidade e a adequação da contratação e execução dos serviços de Implantação da pavimentação asfáltica em Concreto Betuminoso Usinado a Quente – CBUQ na Pista principal e Tratamento Superficial Simples – TSS nos acostamentos na Rodovia trecho: Sebastião Barros à Divisa PI / BA (Santa Rita de Cássia) com extensão de 10,94 km.



Para uma análise mais detalhada e consistente, o objetivo principal foi subdividido em objetivos específicos, relacionados a:

- a) Avaliar a etapa de planejamento da obra, em conformidade com art. 6º, inciso IX, da Lei n. 8.666/1993 e a Instrução Normativa nº 63/DNIT.
- b) Avaliar a conformidade dos preços unitários praticados em relação às tabelas de referência (SICRO Região Nordeste/PI Janeiro de 2024, SINAPI/CEF/PI – Janeiro de 2024 e ANP CE Janeiro de 2024);
- c) Avaliar a compatibilidade entre o valor pago pela administração e sua correspondência entre os serviços executados, visando garantir a perfeita aplicação dos recursos públicos;
- d) Avaliar a correlação da execução da obra com as normas técnicas e a legislação pertinentes.

A partir disso, foram elaboradas as seguintes questões de auditoria:

1. **Questão 1:** No planejamento da obra foram analisadas a viabilidade técnica e econômica do empreendimento, conforme art. 6º, inciso IX da Lei nº 8.666/93 e Instrução Normativa nº 63/DNIT?
2. **Questão 2:** Os preços unitários dos insumos e serviços do contrato estão compatíveis com os valores de referência das tabelas SICRO Região Nordeste/Piauí (Janeiro de 2024), SINAPI/CEF/PI (Janeiro de 2024) e ANP CE (Janeiro de 2024), respeitando a data-base?
3. **Questão 3:** Os serviços pagos pela administração correspondem fielmente aos serviços efetivamente executados e devidamente medidos em cada boletim?
4. **Questão 4:** Os materiais e a qualidade da execução da obra (TSS e CBUQ) cumprem as normas técnicas e especificações do projeto, memorial descritivo e demais documentos contratuais e o contrato e sua execução respeitam a legislação aplicável, incluindo a Lei nº 8.666/93 e as normas ambientais e de segurança do trabalho?

O Contrato nº 112/2024, objeto da auditoria, foi efetuado entre a IDEPI e a Construtora Santa Inês para a execução dos seguintes serviços: Terraplenagem; Pavimentação; Drenagem; Obras de Arte Correntes; Drenagem Superficial; Sinalização e Obras Complementares, com a pista de rolamento prevista de 10,94 km de comprimento.



1.2. Não Escopo

Para a clara delimitação do objeto e em atendimento aos princípios de seletividade e materialidade da fiscalização, o presente Relatório de Auditoria (TC/010888/2025), focado na conformidade da execução físico-financeira do Contrato nº 143/2024, **não abrangeu** os seguintes aspectos:

1. **Avaliação da Capacidade Técnica e Operacional do Órgão:** Não foi escopo deste trabalho avaliar ou auditar a estrutura, a capacidade técnica e operacional, ou a adequação do corpo funcional da Unidade Jurisdicionada (IDEPI) para gerir e fiscalizar o empreendimento. A auditoria concentrou-se nos atos de gestão e na execução contratual;
2. **Verificação por Contraprova da Classificação de Materiais:** Não foram realizados testes de laboratório ou contraprovas para verificar a classificação dos materiais de corte e aterro (se de primeira, segunda ou terceira categoria). A auditoria baseou-se nos documentos e ensaios fornecidos pela fiscalização do órgão e pela contratada;
3. **Avaliação da Durabilidade e Desempenho Pós-Execução:** A auditoria limitou-se à conformidade da execução físico-financeira dentro do período de vigência auditado, não abrangendo a análise da vida útil, desempenho a longo prazo ou a qualidade do serviço após a entrega final;
4. **Análise Detalhada da Fase Interna da Concorrência nº 05/2024:** Foi analisada a regularidade do contrato e seus aditivos, mas o detalhamento da legalidade de todas as etapas da fase externa do processo licitatório (ex: Habilitação, análise de recursos administrativos) não constituiu foco primário desta fiscalização, salvo no que se refere ao preço global contratado;

1.3. Metodologia de análise

Na fase de planejamento, foram realizados estudos preliminares sobre o objeto da auditoria, com base em análise documental (Concorrência Pública Nº 05/2024, Contrato 143/2024 e demais documentos correlatos) e consultas a sistemas de informações gerenciais e bases de dados do Tribunal (Power BI). O escopo foi definido a partir da seleção da obra, utilizando critérios de materialidade, relevância e risco.

Já na execução, foram coletadas as evidências de auditoria necessárias para responder às questões estabelecidas no planejamento. Essa etapa incluiu fiscalização *in*



loco da rodovia, com a extração de corpos de prova, a análise minuciosa da documentação da obra, a verificação da regularidade da contratação, a análise dos preços contratados em relação às tabelas de referência (SICRO e SINAPI), bem como os pagamentos utilizando a base do SIAFE/TCE-PI.

Para análise e validação, os achados de auditoria foram analisados, avaliados e comparados com os critérios de auditoria (legislação, normas técnicas e contratos). As evidências coletadas permitiram a formulação de constatações sobre a execução da obra, a regularidade dos preços e a correspondência entre os serviços pagos e os serviços executados.

Por fim, na emissão de Relatório, os achados foram consolidados e redigidos neste Relatório de Auditoria, que apresenta as conclusões e, se aplicável, as recomendações e determinações pertinentes aos gestores.

1.4. Estrutura do relatório

O presente relatório é composto por capítulos dedicados: o primeiro, à introdução, objetivo e escopo e metodologia de análise; no segundo capítulo, é feita a explanação da visão geral do objeto, que é a execução dos serviços de Implantação da pavimentação asfáltica em Concreto Betuminoso Usinado a Quente – CBUQ na Pista principal e Tratamento Superficial Simples – TSS nos acostamentos na Rodovia trecho: Sebastião Barros à Divisa PI / BA (Santa Rita de Cássia) com extensão de 10,94 km; nos capítulos seguintes, são detalhados os achados encontrados por eixo da matriz de planejamento e, por fim, são apresentadas as conclusões da auditoria com as recomendações e encaminhamentos aos órgãos interessados.

2. VISÃO GERAL DO OBJETO

A presente Auditoria insere-se no contexto de atuação da entidade fiscalizada e no ambiente de controle em que a obra está inserida. O objeto é o contrato de execução dos serviços de Implantação da pavimentação asfáltica em Concreto Betuminoso Usinado a Quente – CBUQ na Pista principal e Tratamento Superficial Simples – TSS nos acostamentos na Rodovia trecho: Sebastião Barros à Divisa PI / BA (Santa Rita de Cássia) com extensão de 10,94 km, representa um investimento material para o Estado do Piauí e é parte essencial dos esforços governamentais para aprimorar a infraestrutura rodoviária e garantir a conectividade e segurança viária.

O projeto foi planejado e executado sob a responsabilidade da Instituto de Desenvolvimento do Piauí (IDEPI), Órgão encarregado da gestão e fiscalização da obra.

A contratação se deu por meio de um processo de licitação pública, que culminou no Contrato nº 143/2024 com a Construtora Santa Inês.

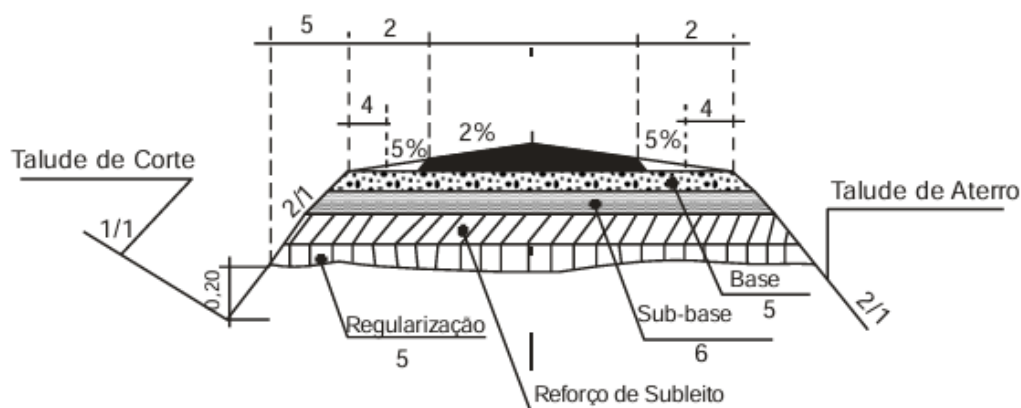
A análise da auditoria busca, portanto, não apenas verificar a execução técnica, mas também a aderência aos princípios da legalidade, legitimidade e economicidade que regem o uso dos recursos públicos.

Nessa seara, o pavimento pode ser definido como uma estrutura de múltiplas camadas de espessuras finitas, construída sobre o subleito. Seu principal objetivo é:

1. Resistir e Distribuir Cargas: Transmitir os esforços verticais e horizontais provenientes do tráfego (cargas estáticas e dinâmicas) para o subleito, de forma que as tensões e deformações nas camadas inferiores não causem falhas prematuras;
2. Melhorar a Segurança e o Conforto: Proporcionar uma superfície de rolamento adequada, segura, confortável e durável aos usuários, com características específicas de drenagem, aderência e regularidade.
3. Impermeabilização: Proteger as camadas inferiores da estrutura contra a penetração de água, um dos principais fatores de degradação.

A estrutura de pavimento rodoviário geralmente é composta por: revestimento (camada superior de rolamento), base, sub-base, eventual reforço, assentados sobre subleito (t). O objeto desta auditoria concentra-se no revestimento asfáltico da pista e dos acostamentos.

Figura 1: Esquema da Seção Transversal de um Pavimento



Fonte: DNIT, 2006

O objeto da presente auditoria é o contrato para a "Execução dos serviços de Implantação da pavimentação asfáltica em Concreto Betuminoso Usinado a Quente



– CBUQ na Pista principal e Tratamento Superficial Simples – TSS nos acostamentos na Rodovia trecho: Sebastião Barros à Divisa PI / BA (Santa Rita de Cássia) com extensão de 10,94 km".

A obra, sob a gestão do Instituto de Desenvolvimento do Piauí (IDEPI), visa a implantação de uma nova pavimentação asfáltica, essencial para a ligação viária e a promoção do desenvolvimento econômico e social na região.

Trata-se de um projeto de Implantação, com execução de duas tipologias de revestimento que demandam controles de qualidade distintos:

1. **Pista Principal:** Revestimento em Concreto Betuminoso Usinado a Quente (CBUQ).
2. **Acostamentos:** Revestimento em Tratamento Superficial Simples (TSS).

A execução dos serviços e a aceitação dos materiais devem obedecer rigorosamente às especificações técnicas, notadamente as emanadas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e as Normas Brasileiras (NBR) da ABNT.

O CBUQ é uma mistura de alta *performance*, regida principalmente pela **NORMA DNIT 031/2024 – ES** (ou equivalente). Os pontos de controle tecnológico e os parâmetros a serem verificados incluem, mas não se restringem a:

- Controle dos Materiais Constituintes:
 - ✓ Ligante Asfáltico (CAP): Conformidade com as especificações de Penetração, Ponto de Amolecimento e Viscosidade, conforme NBRs;
 - ✓ Agregados: Atendimento aos requisitos de Granulometria, Índice de Forma (partículas chatas e alongadas), Resistência à Abrasão Los Angeles e satisfatória Adesividade ao ligante.
- Controle da Mistura (Dosagem): Verificação de que a dosagem de projeto (Marshall ou Superpave) atende aos requisitos de:
 - ✓ Teor de Ligante Asfáltico (CAP): Percentual ideal para a mistura;
 - ✓ Volume de Vazios (VV): Essencial para a durabilidade e impermeabilidade;
 - ✓ Relação Betume-Vazios (VFB): Indicador de volume de vazios preenchidos por asfalto;
 - ✓ Estabilidade e Fluência: Resistência da mistura às deformações;
 - ✓ Dano por Umidade Induzida (TSR): Resistência do material à ação da água.
- Controle da Execução em Pista:
 - ✓ Controle Térmico: Rigorosa observância das faixas de Temperatura de Lançamento e Compactação.



- ✓ Controle da Compactação: Garantia do Grau de Compactação (G.C.) exigido pela norma.
- ✓ Controle Geométrico: Verificação da Espessura da Camada e da Regularidade Superficial.

Já o TSS, regido pela **NORMA DNIT 146/2012 – ES** (ou equivalente), consiste em uma aplicação de ligante asfáltico coberta por uma camada de agregado. Os principais pontos de controle são:

- Ligante Asfáltico: Verificação da especificação (ex: Emulsão Asfáltica RR-2C ou CAP) e controle das Taxas de Aplicação (litros/m²);
- Agregado: Controle da Granulometria e das Taxas de Espalhamento (kg/m²), ajustadas em campo, para garantir a cobertura e o mosaico ideal;
- Condições de Aplicação: Monitoramento das Condições Climáticas (temperatura e ausência de chuva) e correta Compressão para fixação do agregado.

3. ACHADOS

3.1. Vício Causal de Planejamento, Ineficiência na Gestão Contratual e Ilegalidade no Regime Licitatório.

A análise do processo de contratação para a implantação da pavimentação asfáltica entre o Município de Sebastião Barros e a divisa com a Bahia revelou irregularidades interligadas, que comprometem a legalidade, a economicidade e a eficiência da gestão pública.

O processo se desenvolveu em etapas distintas e problemáticas:

Inicialmente, foi deflagrada a **Concorrência nº 14/2023**, prevista para ser aberta em janeiro de 2024 sob o regime da Lei nº 8.666/93. O certame foi concluído, homologado e adjudicado, resultando no **Contrato nº 35/2024** com a Construtora Santa Inês, no valor total de R\$ 21.158.616,41.

Entretanto, o **Contrato nº 35/2024 foi rescindido em 07/05/2024**. A justificativa para tal rescisão baseou-se em uma solicitação da Prefeitura de Sebastião Barros, apresentada por meio de simples ofício, a qual pleiteava a alteração do traçado da rodovia, sob a alegação genérica de otimizar o escoamento de grãos.



Figura 2: Ofício Solicitando Alteração de Traçado



Ofício nº 034/2024-Gab. PMSB-PI

Sebastião Barros – PI, 29 de abril de 2024.

Ao Exmo. Sr. Felipe de Melo Eulalio
Diretor-Geral do Instituto de Desenvolvimento do Piauí – IDEPI

Assunto: Solicitação de alteração de traçado de rodovia.

Senhor Diretor-Geral,

1. Com nossos cumprimentos, a Prefeitura Municipal de Sebastião Barros - PI, inscrita no CNPJ nº 01.612.805/0001-59, sediada na Avenida 1º de Janeiro, S/N, Centro, CEP 64.985-000, Sebastião Barros-PI, e-mail pmsebastiaobarros20212024@gmail.com, telefone (89) 981362788, neste ato representado pelo seu Prefeito, Sr. Pablo Custódio Mendes de Carvalho, CPF nº 004.062.213-40, vem, respeitosamente, solicitar de Vossa Excelência a alteração do traçado da estrada que sai do Município de Sebastião Barros para o Estado da Bahia, tendo em vista que a mesma possa permitir escoamento de grãos e encurtar o percurso.

2. Votos de elevada estima e consideração.

PABLO CUSTODIO
MENDES DE
CARVALHO:0040622134
0

Assinado de forma digital por
PABLO CUSTODIO MENDES DE
CARVALHO:00406221340
Dados: 2024.04.29 14:52:37 -03'00'

PABLO CUSTÓDIO MENDES DE CARVALHO
Prefeito do Município de Sebastião Barros-PI

Fonte: Processo Administrativo do IDEPI

A primeira irregularidade reside justamente na origem do processo: A decisão de rescindir um contrato de alto valor para alterar o traçado demonstra, de forma inegável, a ausência ou deficiência crítica dos Estudos de Planejamento Inicial. Não foram localizados nos autos, por exemplo, o Estudo Técnico Preliminar (ETP) ou o Estudo de Viabilidade Técnico-Econômica-Ambiental (EVTEA).

Essa lacuna na fase preparatória, em clara inobservância ao art. 6º, inciso IX, da Lei nº 8.666/93 e à Instrução Normativa nº 63/DNIT, levou à contratação de um objeto que, em pouco tempo, foi considerado inadequado, evidenciando um vício causal de planejamento.

A segunda falha relaciona-se diretamente à gestão contratual: A alteração do objeto e a consequente rescisão contratual foram realizadas com base exclusiva



em um pedido municipal desprovido de qualquer fundamentação técnica. Não foram apresentados estudos comparativos de tráfego, análises de custo-benefício ou laudos que comprovassem que o novo traçado, de fato, proporcionaria benefícios sociais ou econômicos superiores.

Essa conduta viola os princípios da Motivação e da Economicidade, pois a Administração incorreu em novos custos administrativos e em perda de tempo para anular o processo, sem demonstrar o superior interesse público da alteração.

Por fim, tem-se a ilegalidade do novo processo: Após a rescisão, foi aberta a Concorrência nº 05/2024, com abertura prevista para 24/06/2024, que culminou no Contrato nº 143/2024, novamente vencido pela Construtora Santa Inês, agora pelo valor de R\$ 20.717.916,94. O cerne da questão é que a Concorrência nº 05/2024 foi conduzida sob o regime da revogada Lei nº 8.666/93, e não da Lei nº 14.133/2021.

Embora o Decreto Estadual nº 22.652, de 27 de dezembro de 2023, do Governo do Estado do Piauí, tenha estabelecido diretrizes para o regime de transição, ele é claro ao dispor, em seu Art. 2º, que: "A partir de 1º de janeiro de 2024, todas as licitações serão iniciadas e as contratações diretas instruídas pelas regras da Lei Federal nº 14.133/2021...".

Uma vez que a Concorrência nº 05/2024 trata de um novo objeto (o novo traçado, como um novo projeto e um novo contrato) e teve seu processo iniciado (publicação/abertura) em 2024, ela constitui um novo procedimento licitatório.

Portanto, o processo não se enquadra na regra de ultratividade aplicável aos processos iniciados antes do fim de 2023. Desse modo, a utilização da Lei nº 8.666/93 para este novo certame é equivocada e configura uma ilegalidade insanável, tornando o certame e o Contrato nº 143/2024 passíveis de anulação.

3.2. Irregularidade na Gestão Contratual por Especificação Inadequada de Ligante Asfáltico e Formalização Posterior à Execução.

Devido à especificação inadequada de material no projeto básico da Concorrência nº 05/2024 (que gerou o Contrato nº 143/2024), houve a previsão do ligante asfáltico CM-30 para o serviço de imprimação. Contudo, a Emulsão Asfáltica para Imprimaçã (EAI), que possui, em regra, menor custo e menor impacto ambiental, já é prática consolidada e contemplada pela Especificação de Serviço (ES) 144/2014/DNIT – Serviço de Imprimaçã (norma do Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte – DNIT), desde 2014.



Apesar da especificação do CM-30, de acordo com a fichas de controle apresentadas pela contratada e, ainda, considerando o processo de aditivo em curso, com substituição do tipo de ligante, evidencia-se a utilização de EAI na obra. Ressalta-se que, sob a ótica da governança e da busca pela conformidade técnica e financeira, esta iniciativa de formalização, ainda que tardia, representa uma boa prática de gestão para a mitigação de riscos e ajuste da situação contratual.

Contudo, a formalização dessa alteração após a execução do serviço, como consta nas planilhas de medição, configura formalização *ex post facto* (posterior à execução) de alteração do objeto contratual.

Essa prática é irregular e contrária à legislação de licitações e contratos, pois a alteração substancial do objeto contratado, como a substituição de um material por outro, deve ser formalizada previamente à sua execução.

Tal falha na gestão contratual viola o princípio da legalidade (Art. 37 da Constituição Federal) e contraria as disposições da Lei nº 8.666/93 (arts. 60, parágrafo único, e 65, § 1º) ou Lei nº 14.133/2021 (arts. 120 e 126), que exigem que as alterações contratuais sejam formalizadas mediante termo aditivo, apostilamento ou outro instrumento legalmente previsto, antes da execução das mudanças.

O prejuízo ao erário decorrente dessa prática é de **R\$ 316.961,80** (trezentos e dezesseis mil e novecentos e sessenta e um reais e oitenta centavos), tabela abaixo, conforme aferido na planilha da 8ª medição do contrato:



Tabela 1: Superfaturamento aquisição do ligante asfáltico

Ligante asfáltico	Quantidade (toneladas)	Preço com BDI de 15% (R\$)	Preço Total (R\$)
Aquisição de CM-30	131,28	R\$ 6.349,00	R\$ 833.496,72
Aquisição de Emulsão Asfáltica para impressão – EAI	148,43	R\$ 3.479,99	R\$ 516.534,92
Superfaturamento aquisição do ligante asfáltico			R\$ 316.961,80

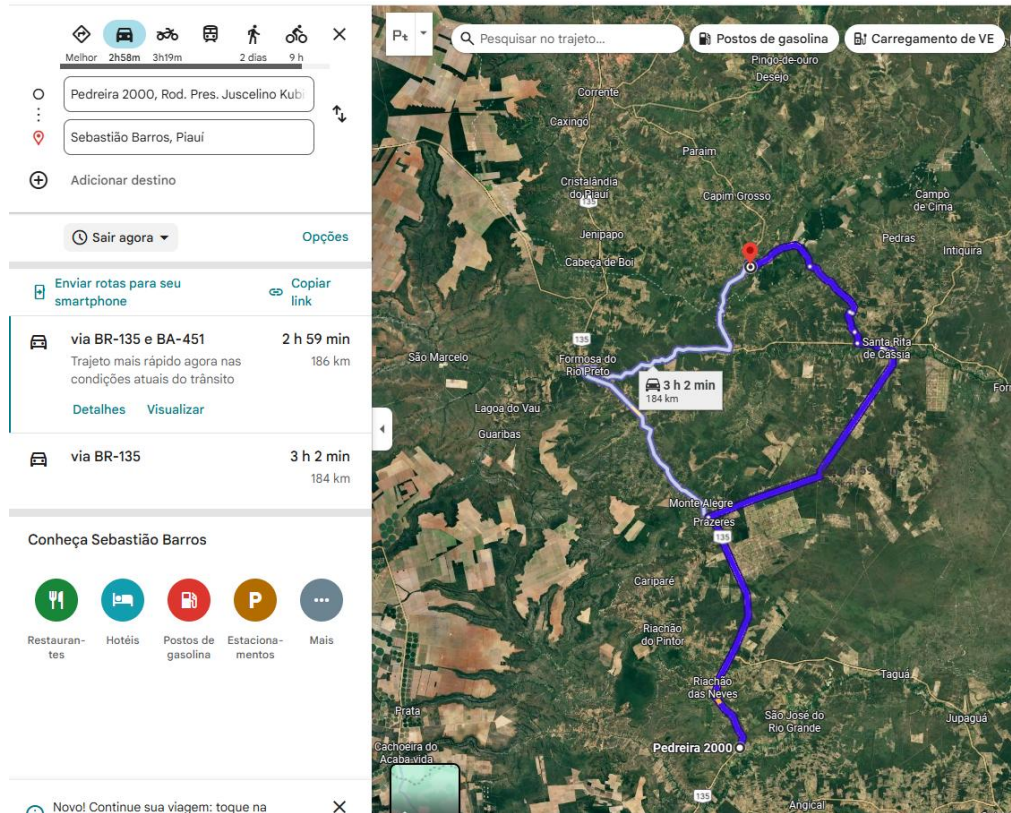
Essa situação impacta a economicidade e a probidade na gestão dos recursos públicos, causando dano ao erário e enriquecimento sem causa da contratada, em desrespeito aos princípios da legalidade e da economicidade previstos no art. 37 da Constituição Federal. Também contraria as disposições da Lei nº 8.666/93 (art. 7º, § 2º, II, quanto à exigência de orçamento detalhado; e art. 70 sobre liquidação da despesa) ou da Lei nº 14.133/2023, bem como a Lei nº 4.320/64 (art. 63), que exige a verificação do fiel cumprimento do contrato e a exata correspondência entre o que é pago e o que é efetivamente entregue.

3.3. Sobrepreço/Superfaturamento em transporte de agregados

O presente achado analisa as inconsistências nos custos de transporte de agregados (brita 0, brita 1, pó de pedra e rachão) relativos aos serviços nos itens **3.13, 4.9 e 5.6**, demonstrando a ocorrência concomitante de sobrepreço, no caso específico decorrente de uma superestimativa de DMT, impactando no item de transporte, e superfaturamento na execução contratual.

O projeto básico e o Termo Aditivo foram elaborados considerando o transporte desses materiais a partir de São Desidério, Bahia, o que resultou em uma DMT de 261 km. No entanto, a Carta Traço da contratada atesta que os agregados foram, de fato, adquiridos e transportados da Pedreira 2000 LTDA em Riachão das Neves, Bahia, cuja distância real até o local de usinagem é de 186 km e 193,3 km para a obra.

Figura 3: Distancia Britador – Obra



Fonte: Google Maps

A Administração efetuou o pagamento dos serviços de transporte (itens 3.13, 4.9 e 5.6) com base na DMT de 234 km (conforme projeto original) e 261 km (para a proposta de aditivo), ou seja, a distância superestimada. Tudo isso gerou um dano ao erário até a 8ª medição de R\$ 449.037,89 (considerando o previsto originalmente) com potencial de atingir R\$ 749.821,46, caso sejam realizados pagamentos com base no orçamento proposto no aditivo.

Tabela 2: Sobrepreço/Superfaturamento Transporte de agregados

Item		Custo Unitário (com BDI)	Quantidade (TxKM)	Total (R\$)	Sobrepreço no aditivo (B) – (E) (R\$)	Superfaturamento (C) – (D) (R\$)
3.13	(A) Contratado (Projeto)	0,94	1.947.795,16	1.830.927,45	636.436,06	444.130,65



	(B) Contratado (Aditivo)		2.412.855,88	2.268.084,53		
	(C) Pago (8ª Medição)		1.947.795,16	1.830.927,45		
	(D) DFINFRA		1.475.315,74	1.388.796,80		
	(E) DFINFRA (com aditivo)		1.735.796,25	1.631.648,47		
4.9	(A) Contratado (Projeto)		32.361,22	30.419,54		
	(B) Contratado (Aditivo)		81.157,68	76.288,22		
	(C) Pago (8ª Medição)	0,94	32.361,22	30.419,54	18.268,55	4.705,98
	(D) DFINFRA		27.354,86	25.713,57		
	(E) DFINFRA (com aditivo)		61.723,05	58.019,67		
5.6	(A) Contratado (Projeto)		203.455,74	191.248,40		
	(B) Contratado (Aditivo)		446.513,02	419.722,24		
	(C) Pago (8ª Medição)		6.386,01	6002,85	95.116,85	201,26
	(D) DFINFRA		172.900,96	162.526,90		
	(E) DFINFRA (com aditivo)		345.324,88	324.605,39		
Total					749.821,46	449.037,89

Fonte: DFINFRA – TCE-PI

Acrescenta-se, ainda, que, enquanto o aditivo buscou corrigir a DMT do transporte da areia (de 27,5 km para 70,4 km), a DMT dos agregados (brita, pó de pedra



e rachão) foi mantida em 261 km, **contrariando o princípio da verdade material e da economicidade.**

A superestimação da DMT e o conseqüente pagamento a maior, conforme descrito, constituem falha na execução e na liquidação da despesa pública. Este fato viola diretamente o princípio da economicidade, bem como as normas de controle financeiro e contratual.

Nessa toada, tal conduta vai de encontro ao Art. 63 da Lei nº 4.320/1964, que estabelece que a liquidação da despesa deve ter por fim apurar a importância exata a pagar e o comprovante da prestação efetiva do serviço. Ao pagar o transporte por 261 km, quando o serviço real foi de 186 km, a Administração violou este preceito legal, remunerando um serviço não prestado.

Adicionalmente, o superfaturamento por medição de quantidades superiores às efetivamente executadas é expressamente vedado pela legislação de licitações, sendo classificado como dano ao patrimônio público, conforme o entendimento consolidado na Lei nº 14.133/2021 (Art. 6º, LVII), e, por analogia, o que já era previsto na Lei nº 8.666/93.

O dever de fiscalizar, imposto ao fiscal do contrato pelo Art. 67 da Lei nº 8.666/93 (e Art. 117 da Lei nº 14.133/2021), foi negligenciado, visto que a origem real do insumo e a DMT efetivamente percorrida não foram checadas no momento do atesto das medições.

A jurisprudência do Tribunal de Contas da União (TCU) é uníssona ao classificar o pagamento de DMT superior à distância real como superfaturamento por sobremedição, o que implica débito e sujeita os responsáveis à jurisdição da Corte de Contas, citando-se como exemplo o entendimento reiterado em acórdãos como o Acórdão nº 946/2013-TCU-Plenário. Desse modo, a diferença apurada configura um dano ao erário que exige ressarcimento imediato.

A responsabilização pelo prejuízo decorrente da diferença de DMT recai sobre todos os agentes que, por ação ou omissão, contribuíram para a liquidação da despesa indevida.

O nexo de causalidade é estabelecido pela cadeia de eventos: a contratada, ao faturar o serviço com a DMT maior (261 km), é a causa direta do superfaturamento, atuando com dolo potencial ou culpa grave.

O Fiscal do Contrato, por sua vez, ao atestar as medições sem verificar a origem real do material e a distância percorrida (evidenciada pela própria Carta Traço), configura negligência grave e concorre diretamente para o dano. Por fim, o Ordenador de



Despesa, ao autorizar o pagamento indevido com base nas medições viciadas, incorre em responsabilidade pela falha na liquidação, em violação à Lei nº 4.320/64.

3.4. Sobrepreço por especificação inadequada de item de meio-fio.

Devido à ausência de justificativa para a escolha de técnica de execução mais onerosa no orçamento de referência para o item de meio-fio, a Concorrência nº 05/2024 (que gerou o Contrato nº 143/2024) contemplou o item "Meio-fio de concreto - MFC 05 - areia e brita comerciais - fôrma de madeira (código SICRO 2003377)" com preço unitário de referência de R\$ 71,08 (com BDI).

No entanto, o próprio SICRO prevê a execução do mesmo tipo de meio-fio (MFC 05) com máquina extrusora (código 2003947) a um custo unitário de R\$ 28,80 (com BDI). Tal procedimento resultou em um sobrepreço de 153% para o referido item no orçamento de referência.

Tabela 3: Sobrepreço do item de Meio-Fio

	Custo Unitário (com BDI)	Quantidade	Total	Sobrepreço
IDEPI	R\$ 71,08	10360 m	R\$ 736.388,80	R\$ 438.065,74
Corrigido	R\$ 28,80		R\$ 298.323,06	

Fonte: DFINFRA – TCE-PI

Dessa forma, a previsão de item do SICRO com técnica mais custosa, sem justificativa, ocasiona, para este único item, um sobrepreço no valor de **R\$ 438.065,74** (quatrocentos e trinta e oito mil e sessenta e cinco reais e setenta e quatro centavos).

Esse sobrepreço pode ter como consequência um superfaturamento, o qual seria caracterizado quando a contratada executasse com técnica mais eficiente, extrusão, mesmo prevendo em sua proposta preço unitário compatível com a utilização de formas de madeira.

Na figura abaixo, é possível observar o equipamento de extrusão armazenado no mesmo espaço que as defensas metálicas, em uma espécie de almoxarifado da contratada:

Figura 4: Equipamento de extrusão de meio-fio



Fonte: DFINFRA – TCE-PI

Essa prática impacta severamente a economicidade da gestão dos recursos públicos, podendo configurar dano ao erário por pagamentos indevidos e enriquecimento sem causa da contratada. Isso vai contra os princípios da economicidade, da eficiência e da legalidade previstos no art. 37 da Constituição Federal, bem como as diretrizes da Lei nº 8.666/93 (art. 6º, IX, "f", e art. 7º, § 2º, II, para orçamentos).

3.5. Execução de serviços sem cobertura contratual

Constatou-se a celebração de Termo Aditivo em momento posterior à execução dos serviços que seriam por ele revisados, configurando uma ultratividade da execução contratual e uma inversão da ordem lógica e legal do processo de gestão de contratos.

O contrato em análise, que já havia sido objeto de falhas de planejamento, apresentou alterações significativas em seu objeto que foram executadas **antes** da formalização do aditivo. Tais alterações abrangem:

- **Serviços de Terraplenagem:** Substituições, acréscimos e supressões em escavação e transporte de materiais.
- **Serviços de Pavimentação:** Mudanças na especificação (exemplo: substituição do CM-30 pelo Emulsão Asfáltica — EIA) e alterações nos quantitativos de base e sub-base.
- **Objeto Contratual:** Acréscimo significativo de área a ser pavimentada e mudanças nos quantitativos de obras de arte correntes e drenagem superficial.

A maioria desses serviços já havia sido executada e, posteriormente, o IDEPI buscou regularizar a situação por meio de um aditivo. O impacto financeiro dessa



alteração *a posteriori* resulta em um acréscimo de 16,12% (R\$ 3.338.702,08) e uma supressão de 7,38% (R\$ 1.528.568,70), totalizando um reflexo de acréscimo líquido de R\$ 1.810.133,38. O valor final do contrato passaria, assim, para R\$ 22.528.050,32.

Nesse sentido, a conduta de executar serviços modificados para, então, formalizar o aditivo, é ilegal e compromete os princípios basilares da contratação pública, notadamente o da Formalidade, da Vinculação ao Instrumento Convocatório e da Legalidade.

O Art. 60, parágrafo único, da Lei nº 8.666/93, estabelece que o contrato deve ser celebrado por escrito e que a sua alteração, no caso de acréscimos e supressões quantitativas, deve observar a forma de Termo Aditivo prévio, conforme o Art. 65, § 1º. A execução de serviços alheios ao contrato original, sem o amparo legal do termo aditivo, implica que a Administração está pagando por serviços cuja execução não estava formalmente contratada quando ocorreram, violando o controle legal dos recursos públicos.

A responsabilidade pela inversão da ordem contratual recai sobre a cadeia de gestão e fiscalização, pois permitiram que a Contratada executasse alterações substanciais no projeto antes da formalização legal.

- O **Fiscal do Contrato** é o principal responsável por sua omissão ao permitir a execução sem cobertura contratual direta, estabelecendo o nexos causal com a irregularidade.
- Os **Gestores da Área Técnica** e o **Ordenador de Despesa** também respondem por validar e processar o aditivo com efeitos retroativos, confirmando a inversão processual e a execução de serviços sem cobertura formal prévia.

A conduta dos agentes demonstra **culpa grave por negligência** em relação às normas de gestão e fiscalização de obras.

A irregularidade da ultratividade processual expõe a Administração ao risco de anulação do aditivo e à responsabilização pela execução de serviços sem amparo formal.

Portanto, caso o IDEPI opte pela manutenção do Termo Aditivo, com vistas à economicidade e à continuidade do interesse público, deverá fazê-lo sob a expressa condição de promover o saneamento integral das demais irregularidades identificadas nesta auditoria.

3.6. Espessura do Pavimento Desconforme

A equipe técnica desta Corte de Contas, no exercício de sua função fiscalizatória, inspecionou a camada de revestimento asfáltico (CBUQ) da pista principal, em conformidade com as normas técnicas de controle de qualidade e medição de obras rodoviárias.

Para a análise da espessura da camada, especificada em 5,0 cm pelo projeto, foram extraídas e analisadas amostras que culminaram na inspeção de 03 (três) lotes. Os resultados obtidos indicaram falhas no controle de execução, visto que todos os lotes inspecionados (L1, L2 e L3) foram considerados desconformes.

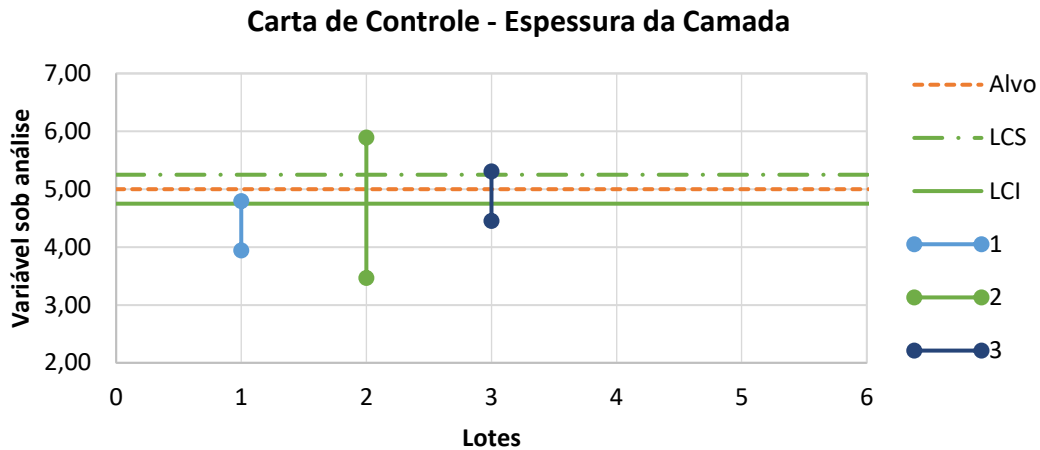
Quadro 2: Resumo dos Resultados – Espessura da Camada.

Tamanho da amostra												
Lote	Amostra	1	2	3	4	5	6	X	s	X-ks	X+ks	Observação
1		4,45	4,40	4,58	4,65	4,33	3,80	4,37	0,30	3,94	4,79	Desconforme
2		3,75	5,60	5,38	5,15	4,65	3,55	4,68	0,86	3,47	5,89	Desconforme
3		4,68	4,58	5,38	4,68	5,08	4,88	4,88	0,30	4,45	5,31	Desconforme

Fonte: TCE-PI/DFINFRA.

Essa desconformidade é atestada pelo fato de que os resultados observados ficaram fora dos limites de controle especificados. Em termos práticos, a espessura da camada de CBUQ não atendeu aos critérios de aceitação, cujos limites eram rigorosamente fixados entre o Limite de Controle Inferior (LCI) de 4,75 cm e o Limite de Controle Superior (LCS) de 5,25 cm.

Figura 5: Carta de Controle com o resultado dos Lotes 1, 2 e 3



Fonte: TCE-PI/DFINFRA.

O não cumprimento da espessura estabelecida compromete diretamente a vida útil do pavimento, a capacidade estrutural da rodovia e, conseqüentemente, a finalidade do investimento público, resultando em um serviço de menor qualidade do que o contratado e pago.

Conforme as normas técnicas aplicáveis (DNIT 031/2024, Item 7.5), os serviços só devem ser aceitos se estiverem rigorosamente dentro da Norma. Qualquer detalhe incorreto ou mal executado deve ser corrigido, e os lotes fora dos limites de controle devem ser rejeitados.

A aceitação de uma obra que falha no critério de espessura de camada constitui falha grave na fiscalização, indo de encontro ao Art. 67 da Lei nº 8.666/93 (e Art. 117 da Lei nº 14.133/2021). A ausência de glosa ou repetição do serviço por parte do IDEPI configura dano potencial ao erário e inexecução parcial do objeto.

3.7. Variação Excessiva no Teor de Ligante

Em complemento à falha na espessura, o controle tecnológico do material asfáltico (CAP) também demonstrou inconformidade. A análise da variação do teor de ligante, que é o insumo responsável pela coesão e durabilidade do pavimento, foi realizada pela equipe técnica com base na especificação contratada de 5,66% (que na proposta de aditivo passaria a 5,20%).

O resultado das inspeções foi categórico ao atestar a desconformidade em todos os 03 (três) lotes analisados (L1, L2 e L3). O teor de ligante, vital para a resistência do asfalto, não se manteve dentro da margem de aceitação definida pelo Limite de

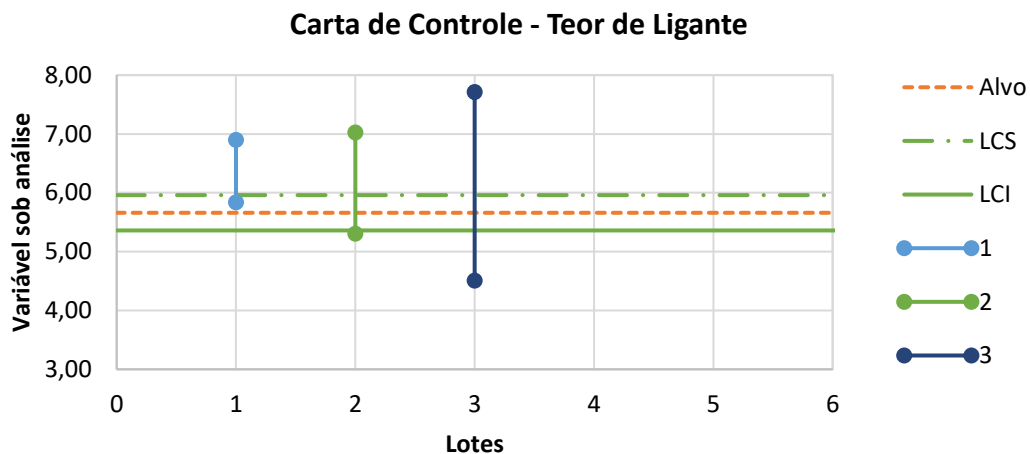
Controle Inferior (LCI) de 5,36% e pelo Limite de Controle Superior (LCS) de 5,96%. De igual modo não estaria conforme se considerado o terço de 5,20%).

Quadro 3: Resumo dos Resultados – Teor de ligante

Tamanho da amostra											
Lote	Amostra						X	s	X-ks	X+ks	Observação
	1	2	3	4	5	6					
1	6,38	5,79	6,54	6,06	6,74	6,70	6,37	0,38	5,84	6,90	Desconforme
2	7,12	5,79	5,90	5,65	6,74	5,79	6,17	0,61	5,31	7,02	Desconforme
3	5,29	5,79	5,76	7,83	7,13	4,86	6,11	1,14	4,51	7,71	Desconforme

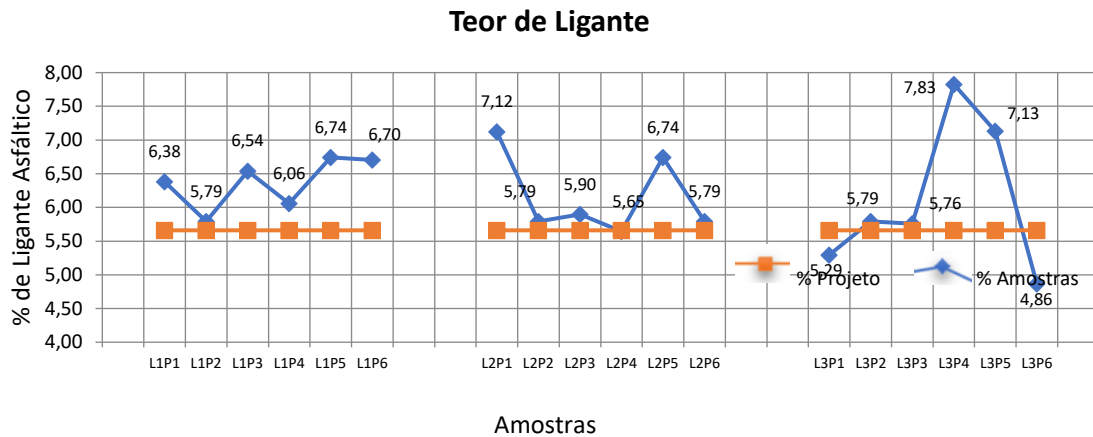
Fonte: TCE-PI/DFINFRA.

Figura 6: Carta de Controle com o resultado dos lotes inspecionados



Fonte: TCE-PI/DFINFRA.

Figura 7: Comparativo das amostras inspecionadas Lotes 1, 2 e 3



Fonte: TCE-PI/DFINFRA.

A inconsistência neste achado ganha maior relevância ao se confrontar o controle da Contratada com as especificações do projeto.

Enquanto os resultados desta fiscalização atestam valores fora da tolerância (5,36% a 5,96%), a Contratada apresentou cartas de controle com um teor de ligante variando entre 5,0% e 5,07%. Embora este intervalo pudesse, em tese, ser considerado estável pela contratada, ele diverge substancialmente dos limites e valores encontrados pela fiscalização do TCE.

Ademais, a alteração proposta no traço asfáltico — caracterizada pelo aumento de agregados mais finos (como brita 0, areia e pedrisco) e a consequente diminuição de agregados maiores (brita 1) — resulta, tecnicamente, em um aumento da superfície específica do agregado.

Esse aumento de área a ser recoberta demanda, logicamente, um aumento no teor de CAP para manter a qualidade e durabilidade. O teor reportado pela Contratada (5,0% a 5,07%) não só é baixo, mas também vai de encontro à necessidade técnica imposta pela própria mudança no traço.

Esta disparidade levanta dúvidas sobre a qualidade do controle tecnológico executado e, fundamentalmente, sobre a autenticidade e a execução dos serviços e materiais nas quantidades e composições alegadas.

A variação excessiva no teor de ligante, seja para mais ou para menos, compromete a qualidade final do pavimento. Um teor baixo resulta em asfalto quebradiço e suscetível à desagregação precoce, enquanto um teor alto pode causar exsudação



(sangria), prejudicando a aderência dos pneus e a segurança da rodovia. Este achado, somado à falha na espessura, reforça o cenário de execução deficiente e fiscalização negligente na obra.

Dessa maneira, o serviço executado com teor de ligante fora das especificações e com informações de controle questionáveis configura descumprimento contratual e má-fé na execução. A aceitação e o pagamento por um serviço tecnicamente defeituoso violam o Art. 63 da Lei nº 4.320/64, que exige a apuração da prestação efetiva e conforme do serviço.

O IDEPI, ao atestar tais medições, incorre em ato de gestão antieconômico e ilegal, passível de responsabilização, por implicar pagamento indevido por uma obra com vida útil e desempenho comprometidos.



4. CONCLUSÃO

A auditoria de conformidade, realizada com o objetivo de **avaliar a regularidade e a adequação da contratação e execução dos serviços de Implantação da pavimentação asfáltica em Concreto Betuminoso Usinado a Quente – CBUQ na Pista principal e Tratamento Superficial Simples – TSS nos acostamentos na Rodovia trecho: Sebastião Barros à Divisa PI / BA (Santa Rita de Cássia) com extensão de 10,94 km**, revelou um conjunto de vícios causais, ilegalidades formais e falhas graves na execução física e financeira da obra. As constatações evidenciam desvio dos princípios da legalidade, economicidade, eficiência e motivação, comprometendo o interesse público e o propósito da contratação.

Os achados identificaram um vício insanável de planejamento que levou à rescisão do primeiro contrato e à deflagração de um novo processo sob o regime licitatório revogado, tornando a Concorrência nº 05/2024 e o Contrato nº 143/2024 passíveis de anulação.

Adicionalmente, verificou-se o superfaturamento por especificação inadequada de insumo e DMT superestimada, bem como execução de serviços sem cobertura contratual e desconformidade crítica na qualidade do pavimento (espessura e teor de ligante).

Tais ocorrências foram causadas por deficiências estruturais no planejamento, negligência na fiscalização e gestão do contrato, e decisões administrativas sem fundamentação técnica que resultaram em dano ao erário e fragilização da integridade do processo de obras públicas.

Esta equipe de auditoria conclui que a gestão dos recursos públicos na execução da Concorrência nº 05/2024 e Contrato nº 143/2024 é irregular e antieconômica. Os problemas identificados não se limitam a meras falhas formais, mas resultam em prejuízo financeiro direto e perda de qualidade da obra, indicando um padrão de gestão deficiente e danoso ao interesse público.

4.1. Das questões de auditoria

Questão 1: Planejamento: A auditoria constatou a ausência ou deficiência crítica dos Estudos de Iniciais do projeto (ETP e EVTEA), o que caracteriza um vício causal de planejamento. Essa falha levou à contratação de um objeto inicial considerado inadequado e à sua posterior rescisão, com base em justificativa municipal desprovida de fundamentação técnica para a alteração do traçado. Tal conduta comprometeu a viabilidade



e a eficiência da contratação desde a sua origem, violando o devido processo legal e os princípios da Motivação e Economicidade

Questão 2: **Conformidade dos preços unitários:** A análise de preços revelou distorções em relação aos valores de referência. Foram identificados achados de sobrepreço no item de meio-fio devido à escolha injustificada de técnica de execução mais onerosa, e de superfaturamento na aquisição do ligante asfáltico por especificação inadequada (CM-30 em vez de EAI). Esses achados demonstram que os preços pactuados e pagos não eram compatíveis com a realidade de mercado ou com as técnicas mais eficientes, resultando em um prejuízo direto ao erário.

Questão 3: **Compatibilidade entre valor pago e serviços executados:** A avaliação identificou incompatibilidade entre o serviço pago e o serviço efetivamente prestado e medido. Constatou-se superfaturamento no transporte de agregados devido à superestimação da DMT (Distância Média de Transporte), pois a Administração efetuou pagamentos com base na distância de 261 km, quando a distância real foi de 186 km. Adicionalmente, verificou-se a execução de serviços alterados sem cobertura contratual prévia (formalização *ex post facto* de aditivo), que, apesar de mitigada, viola a legislação de finanças públicas e o princípio da liquidação da despesa.

Questão 4: **Correlação da execução com normas e legislação:** A execução da obra não apresentou conformidade com as normas técnicas e a legislação pertinente. A auditoria constatou a ilegalidade insanável do novo certame (Concorrência nº 05/2024), conduzido sob a Lei nº 8.666/93 revogada. Em termos técnicos, a obra falhou na qualidade da execução do CBUQ, com todos os lotes inspecionados apresentando desconformidade na espessura do pavimento e variação excessiva no teor de ligante. A aceitação e o pagamento por serviços tecnicamente desconformes constituem falha grave na fiscalização e inexecução parcial do objeto, comprometendo a vida útil da rodovia.

4.2. Danos e Prejuízos

O total acumulado das irregularidades quantificáveis, apurado até a 8ª medição, é de **R\$ 1.204.065,43** (um milhão duzentos e quatro mil trezentos e sessenta e cinco reais e quarenta e três centavos), com potencial de atingir **R\$ 1.504.849,00**, sem considerar outros prejuízos.

Os seguintes danos e prejuízos ao erário foram quantificados e identificados:

- Superfaturamento na especificação do ligante asfáltico (EAI em vez de CM-30):
R\$ 316.961,80;



- Superfaturamento no transporte de agregados (DMT superestimada): **R\$ 449.037,89;**
- Sobrepreço no item de meio-fio (sem justificativa para técnica mais onerosa): **R\$ 438.065,74;**

Total Acumulado das Irregularidades Quantificáveis: **1.204.065,43.**

Potencial de Dano (Considerando Sobrepreço Total no Aditivo):
R\$ 1.504.849,00.

4.3. Responsabilidades e Normas Infringidas

As irregularidades apontam para a responsabilização dos **gestores e servidores** envolvidos no planejamento (vício causal), na condução do novo certame (ilegalidade do regime), na fiscalização do contrato (aceitação de DMT viciada e desconformidade técnica) e na autorização de pagamentos/aditivos sem cobertura legal.

As normas violadas incluem, mas não se limitam a:

- Art. 37 da **Constituição Federal**: Princípios da legalidade, economicidade, eficiência e motivação.
- **Lei nº 8.666/93 (e Lei nº 14.133/2021)**:
 - ✓ Art. 6º, IX (Lei 8.666/93) / Art. 18, § 1º (Lei 14.133/2021): Exigência de planejamento prévio (ETP/EVTEA) e orçamento detalhado (infringido pelo sobrepreço e vício causal).
 - ✓ Art. 60, parágrafo único e Art. 65, § 1º: Exigência de formalização prévia das alterações contratuais mediante Termo Aditivo (infringido pela execução de serviços sem cobertura contratual).
 - ✓ Art. 67 / Art. 117: Dever de fiscalização (infringido pela aceitação de DMT e serviços tecnicamente desconformes).
- **Lei nº 4.320/64** (Art. 63): Exige a liquidação da despesa mediante a apuração da prestação efetiva e conforme do serviço (infringido pelo pagamento de serviços com DMT superestimada e de obra com qualidade desconforme).



4.4. Benefícios da Ação de Controle

A presente auditoria, ao apontar as ilegalidades e quantificar os danos, visa não apenas a recuperação dos valores pagos indevidamente (ressarcimento ao erário), mas também a adoção de medidas saneadoras imediatas e preventivas para evitar a recorrência de vícios de planejamento e de gestão.

Espera-se que as propostas de encaminhamento resultem na responsabilização dos agentes públicos, na anulação do Contrato nº 143/2024 devido à ilegalidade do regime licitatório (ou seu saneamento integral, se for o caso), e na melhoria urgente dos procedimentos de planejamento, licitação, fiscalização e gestão de contratos no IDEPI-PI, garantindo que os recursos destinados a obras de infraestrutura sejam aplicados de forma correta, legal e eficiente, em benefício da sociedade.

5. PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

Diante do trabalho aqui relatado, a Diretoria de Fiscalização de Infraestrutura e Desenvolvimento Urbano – DFINFRA, considera o presente relatório em condições de ser submetido à apreciação superior e coloca-se à disposição da Senhora Conselheira Flora Izabel Nobre Rodrigues, bem como do Ministério Público de Contas, para os esclarecimentos que se fizerem necessários.

Nesse sentido, esta DFINFRA, nos termos do Art. 71 da Constituição Federal de 1988 e com fundamento no art.185, inciso I, do Regimento Interno do Tribunal de Contas do Estado do Piauí, visando subsidiar a manifestação do MPC e formulação da proposta de voto do Relator, SUGERE:

- **Determinar** que o IDEPI proceda a anulação do Contrato nº 143/2024 e da Concorrência nº 05/2024, no prazo de 30 (trinta) dias, em virtude da ilegalidade insanável do regime licitatório adotado (Lei nº 8.666/93 revogada), o qual violou o Art. 2º do Decreto Estadual nº 22.652/2023, devendo o IDEPI iniciar novo procedimento sob a égide da Lei nº 14.133/2021, ou, **alternativamente**, justificar o interesse público superior na continuidade da obra, promovendo o saneamento integral e imediato de todos os demais achados;
- **Determinar** que o IDEPI-PI implemente um plano de ação para a recuperação dos valores pagos indevidamente (glosa ou devolução), no montante de **R\$ 765.999,69** (setecentos e sessenta e cinco mil novecentos e noventa e nove reais e sessenta e nove centavos), no prazo



de 30 (trinta) dias, referente aos superfaturamentos já medidos e pagos na 8ª medição;

- ✓ Superfaturamento na especificação do ligante asfáltico: R\$ 316.961,80
 - ✓ Superfaturamento no transporte de agregados (DMT superestimada): R\$ 449.037,89.
 - ✓ Tal medida deve ser adotada sob pena de instauração de Tomada de Contas Especial, nos termos da Resolução TCE-PI nº 32/2022.
- **Determinar** que o IDEPI-PI promova a correção imediata e o ajuste dos valores remanescentes do contrato, por meio de aditivo, antes de qualquer novo pagamento, de modo a:
 - ✓ Eliminar o sobrepreço no item de meio-fio (R\$ 438.065,74), adotando o custo unitário da técnica de extrusão (código SICRO 2003947), salvo justificativa técnica e econômica robusta.
 - ✓ Ajustar o custo unitário de transporte de agregados à DMT real (186 km), eliminando o superfaturamento potencial de até R\$ 749.821,46 nos itens 3.13, 4.9 e 5.6 do saldo contratual.
 - **Recomendar** que sejam implementadas na IDEPI-PI medidas de rigoroso acompanhamento e controle de custos em futuras obras rodoviárias, exigindo-se:
 - ✓ A apresentação de Estudos Técnicos Preliminares (ETP) e Estudos de Viabilidade (EVTEA) para fundamentar a escolha do objeto e de seu traçado, evitando o vício causal de planejamento.
 - ✓ A comprovação da DMT real e da origem dos insumos no momento da medição do serviço de transporte, a fim de evitar superfaturamento por distância superestimada.
 - **Recomendar** que o Instituto de Desenvolvimento do Piauí (IDEPI-PI) formalize, em todos os contratos, quaisquer alterações de objeto ou quantitativos previamente à sua execução, por meio de Termo Aditivo ou Apostilamento, em estrito cumprimento ao Art. 60, parágrafo único, e Art. 65, § 1º, da Lei nº 8.666/93 (ou Art. 120 da Lei nº 14.133/2021), a fim de evitar a execução de serviços sem cobertura contratual.



6. ANÁLISE DOS COMENTÁRIOS DO GESTOR

Item a ser acrescido após manifestação.

7. APÊNDICE A - RELATÓRIO FOTOGRÁFICO

Figura 8: Placa de obra



Fonte: DFINFRA/TCE-PI

Figura 9: Início do trecho



Fonte: DFINFRA/TCE-PI

Figura 10: Visão geral do rodovia



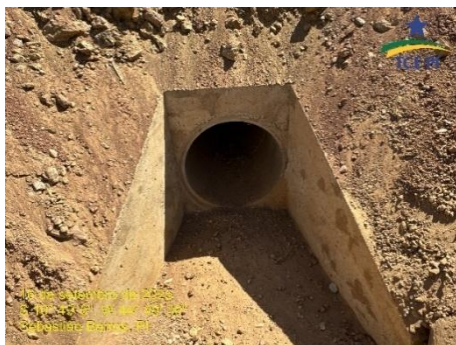
Fonte: DFINFRA/TCE-PI

Figura 11: Caminhão laboratório



Fonte: DFINFRA/TCE-PI

Figura 12: Obra de arte Corrente



Fonte: DFINFRA/TCE-PI

Figura 13: Execução de extração



Fonte: DFINFRA/TCE-PI

Figura 14: Amostra de corpo de prova



Fonte: DFINFRA/TCE-PI

Figura 15: Amostra de corpo de prova



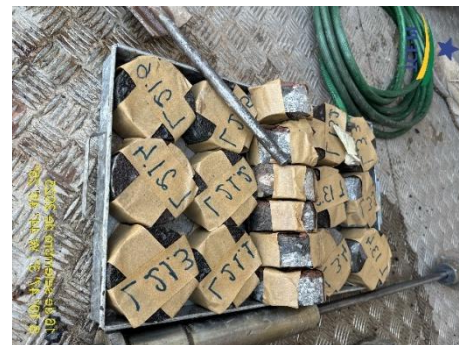
Fonte: DFINFRA/TCE-PI

Figura 16: Execução de extração



Fonte: DFINFRA/TCE-PI

Figura 17: Bandeja com amostras



Fonte: DFINFRA/TCE-PI

Figura 18: Sarjeta em execução



Fonte: DFINFRA/TCE-PI

Figura 19: Sarjeta em execução



Fonte: DFINFRA/TCE-PI

Figura 20: Pórticos a serem instalados



Fonte: DFINFRA/TCE-PI

Figura 21: Defensas metálicas a serem instaladas



Fonte: DFINFRA/TCE-PI

Figura 22: Defensas metálicas a serem instaladas



Fonte: DFINFRA/TCE-PI

Figura 23: Extrusora de Meio-Fio



Fonte: DFINFRA/TCE-PI

Figura 24: Local onde foi locada a Usina



Fonte: DFINFRA/TCE-PI

Figura 25: Imagem aérea das ruas objeto de aditivo



Fonte: DFINFRA/TCE-PI

8. APÊNDICE B: PLANILHA

COMPARATIVA DFINFRA

OBRA: SERVIÇOS DE IMPLANTAÇÃO DA PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA EM CRUQ NA RODOVIA LOCAL: SEBASTIÃO BARROS EXTENSÃO: 10,24 km CONTRATO: 12/2024

FONTE DE CUSTOS: JANEIRO/2024 ANP Cesta JAN/2024 BDI Maerins = 15%
 SINAPI: JANEIRO/2024 Cesta JAN/2024 ONERADO
 SICRO: BDI = 26,63%

ITE MI	CÓDIGO	DESCRIÇÃO	UNIDADE	PROPOSTA CONTRATADA			PROPOSTA DE ADITIVO		EXECUTADO CONTRUTORA (2º Alínea)		DFINFRA TCE-PI					
				PREÇO UNITÁRIO	QUANTIDADE	PREÇO TOTAL R\$	QUANTIDADE	PREÇO TOTAL R\$	QUANTIDADE	PREÇO TOTAL R\$	QUANTIDADE EXECUTADA	PREÇO UNITÁRIO	PREÇO TOTAL R\$			
1.0 SERVIÇOS PRELIMINARES						1.984.270,82		1.984.270,82		1.800.460,15			1.800.460,15			
1.1		Instalação de canteiro de obra e acampamento	und.	R\$	251.082,17	1,00	R\$	251.082,17	1,00	251.082,17	1,00	R\$	251.082,17	251.082,17		
1.2		Mobilização e Desmobilização de equipamentos e mão de obra	und.	R\$	711.933,03	1,00	R\$	711.933,03	0,90	640.739,73	0,90	R\$	711.933,03	640.739,73		
1.3		Aquisição e assentamento de placa de obra (4,80 x 2,40 m)	m²	R\$	448,69	23,04	R\$	10.337,82	23,04	10.337,82	23,04	R\$	448,69	10.337,82		
1.4		Administração local	und.	R\$	596.374,43	1,00	R\$	596.374,43	0,95	566.555,71	0,95	R\$	596.374,43	566.555,71		
1.5		Veículo leve picape 4 x 4 com capacidade de 1,10 t - 147Kw, apoio p/ fiscalização	mês	R\$	13.648,18	8,00	R\$	109.185,44	8,00	109.185,44	8,00	R\$	13.648,18	109.185,44		
1.6		Projeto executivo As Built	und.	R\$	82.798,65	1,00	R\$	82.798,65	0,00	0,00	0,00	R\$	82.798,65	0,00		
1.7		Instalação da usina de asfalto a quente capacidade de 120 t/h	und.	R\$	222.559,28	1,00	R\$	222.559,28	1,00	222.559,28	1,00	R\$	222.559,28	222.559,28		
2.0 SERVIÇOS DE TERRAPLENAGEM						4.676.039,78		5.376.407,78		4.090.558,54			4.090.558,54			
2.1		Desmatamento, destocamento e limpeza de áreas c/árvores até Ø até 0,15m	m²	R\$	0,65	217540,00	R\$	141.401,00	217738,40	141.529,96	217540,00	141.401,00	217.540,00	R\$	0,65	141.401,00
2.2		Escavação, carga e transporte de material de 2ª categoria-DMT de 50 a 200m- caminho de serviço em leito natural- com escavadeira e caminhão basculante de 14m³	m³	R\$	9,69	4560,18	R\$	44.188,14	6585,16	63.810,20	4560,18	44.188,14	4.560,18	R\$	9,69	44.188,14
2.3		Escavação, carga e transporte de material de 2ª categoria- DMT de 200 a 400m- caminho de serviço em leito natural- com escavadeira e caminhão basculante de 14m³	m³	R\$	10,24	24276,53	R\$	248.591,67	12312,63	126.081,33	12312,63	126.081,33	12.312,63	R\$	10,24	126.081,33
2.4		Escavação, carga e transporte de material de 2ª categoria- DMT de 400 a 600m- caminho de serviço em leito natural- com escavadeira e caminhão basculante de 14m³	m³	R\$	10,69	2001,16	R\$	21.392,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	R\$	10,69	0,00
2.5		Escavação, carga e transporte de material de 2ª categoria- DMT de 600 a 800m- caminho de serviço em leito natural- com escavadeira e caminhão basculante de 14m³	m³	R\$	11,98	511,23	R\$	6.124,54	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	R\$	11,98	0,00
2.6		Escavação, carga e transporte de material de 2ª categoria na distância de 3.000m- caminho de serviço em leito natural- com escavadeira e caminhão basculante de 14m³	m³	R\$	17,77	1957,78	R\$	34.789,75	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	R\$	17,77	0,00
2.7		Escavação, carga e transporte de material de 2ª categoria na distância de 3.000m- caminho de serviço em leito natural- com escavadeira e caminhão basculante de 12m³	m³	R\$	64,45	2514,45	R\$	162.056,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	R\$	64,45	0,00
2.8		Escavação e carga de material de jazida com escavadeira hidráulica de 1,56 m³	m³	R\$	1,65	133927,31	R\$	220.980,06	110.205,85	181.839,65	110.205,85	181.839,65	110.205,85	R\$	1,65	181.839,65
2.9		Transporte com caminhão basculante de 10 m³ - rodovia em leito natural	T x Km	R\$	1,42	1091989,71	R\$	1.550.625,39	979076,05	1.390.287,99	979076,06	1.390.288,00	979.076,06	R\$	1,42	1.390.288,00
2.10		Compactação de aterros a 100% do Proctor normal	m³	R\$	5,93	88198,38	R\$	523.016,39	81599,71	483.886,28	81599,71	483.886,28	81.599,71	R\$	5,93	483.886,28
2.11		Compactação de aterros a 100% do Proctor intermediário	m³	R\$	10,23	47061,88	R\$	481.443,03	54323,90	555.733,50	47061,88	481.443,03	47.061,88	R\$	10,23	481.443,03
2.12		Transporte de água com caminhão tanque de 10.000 l - rodovia em leito natural	T x Km	R\$	2,42	512988,06	R\$	1.241.431,11	696700,93	1.686.016,25	512988,06	1.241.431,11	512.988,06	R\$	2,42	1.241.431,11
2.13		Escavação, carga e transporte de material de 2ª categoria- DMT de 1600 a 1800m- caminho de serviço em leito natural- com escavadeira e caminhão basculante de 14m³	m³	R\$	13,70	0,00	R\$	-	40800,86	558.971,78	0,00	0,00	0,00	R\$	13,70	0,00
2.14		Escavação de material de 3ª categoria- resistência a compressão de 90 a 110 Mpa - com escavadeira	m³	R\$	67,94	0,00	R\$	-	2604,31	176.936,82	0,00	0,00	0,00	R\$	67,94	0,00
2.15		Transporte de material de 3ª categoria com caminhão basculante de 12m³ para rocha - rodovia em leito natural	T x Km	R\$	1,43	0,00	R\$	-	7911,90	11.314,02	0,00	0,00	0,00	R\$	1,43	0,00

Secretaria de Controle Externo
 Diretoria de Fiscalização de Infraestrutura e Desenvolvimento
 Urbano
 II Divisão Técnica

OBRA: SERVIÇOS DE IMPLANTAÇÃO DA PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA EM CRUQ NA RODOVIA
 LOCAL: SEBASTIÃO BARROS EXTENSÃO: 10,94 km
 CONTRATO:112/2024

FONTE DE CUSTOS: JANERO Q2024
 ANP Ceará JAN/2024
 BDI Materiais = 15%

SINAPI: JANEROV 2024
 ANP Ceará JAN/2024
 ONERADO

SICRO:
 BDI = 26,63%

ITE M	CÓDIGO	DESCRIÇÃO	UNIDADE	PROPOSTA CONTRATADA			PROPOSTA DE ADITIVO		EXECUTADO CONSTRUTORA (R\$ Medição)		DFN/FRA TCE-PI			
				PREÇO UNITÁRIO	QUANTIDADE	PREÇO TOTAL R\$	QUANTIDADE	PREÇO TOTAL R\$	QUANTIDADE	PREÇO TOTAL R\$	QUANTIDADE EXECUTADA	PREÇO UNITÁRIO	PREÇO TOTAL R\$	
3.0 SERVIÇOS DE PAVIMENTAÇÃO						10.939.532,46		11.182.042,01		10.620.567,32			9.859.474,87	
3.1		Limpeza mecanizada da camada vegetal de jazida	m²	R\$	0,63	42500,00	R\$	26.775,00	42.500,00	26.775,00	42.500,00	R\$	0,63	26.775,00
3.2		Expurgo de jazida	m³	R\$	3,57	6375,00	R\$	22.758,75	6.375,00	22.758,75	6.375,00	R\$	3,57	22.758,75
3.3		Regularização do subleito	m²	R\$	1,38	129092,00	R\$	178.146,96	135.270,02	186.672,63	129.092,00	R\$	1,38	178.146,96
3.4		Sub-base de solo estabilizado granulometricamente sem mistura com material de jazida	m³	R\$	13,69	25162,00	R\$	344.467,78	23.718,52	324.706,54	23.718,52	R\$	13,69	324.706,54
3.5		Base de solo estabilizado granulometricamente sem mistura	m³	R\$	14,59	23849,20	R\$	347.959,83	24.883,43	363.049,24	23.849,20	R\$	14,59	347.959,83
3.6		Transporte c/ caminhão basculante 10m³ rodovia em revestimento primário com material de jazida, para sub-base e base.	T x Km	R\$	1,14	483593,51	R\$	551.296,60	286.603,61	326.728,12	286.603,61	R\$	1,14	326.728,12
3.7		Transporte de água com caminhão tanque de 10.000l p/ regularização do sub-leito, sub-base e base - rodovia em revestimento primário com DMT= 21,83 km	T x Km	R\$	1,94	214186,03	R\$	415.520,90	290.773,33	564.100,26	214.186,03	R\$	1,94	415.520,90
3.8		Imprimação	m²	R\$	0,46	109400,00	R\$	50.324,00	114.180,50	52.523,03	109.400,00	R\$	0,46	50.324,00
3.9		Pintura de ligação	m²	R\$	0,34	109400,00	R\$	37.196,00	83.243,30	28.302,72	83.243,30	R\$	0,34	28.302,72
3.10		Concreto asfáltico - faixa C - areia e brita comerciais	t	R\$	248,17	9189,60	R\$	2.280.583,03	9.989,21	2.479.022,25	9.189,60	R\$	248,17	2.280.583,03
3.11		Tratamento superficial simples com banho diluído - brita comercial	m²	R\$	2,61	32820,00	R\$	85.660,20	30.937,20	80.746,09	30.937,20	R\$	2,61	80.746,09
3.12		Transporte com caminhão basculante de 10m³ para Concreto asfáltico-rodovia pavimentada	T x Km	R\$	0,94	53115,89	R\$	49.928,94	75.678,25	71.137,56	53.115,89	R\$	0,94	49.928,94
3.13		Transporte c/caminhão basculante 10m³ rodovia em rodovia pavimentada p/ agregados de CRUQ e TSS	T x Km	R\$	0,94	1947795,16	R\$	1.830.927,45	2.412.855,88	2.268.084,53	1.947.795,16	R\$	0,94	1.386.796,80
3.14		Transporte com caminhão carroceria de 15t de filler para concreto asfáltico-rodovia pavimentada	T x Km	R\$	0,79	10329,20	R\$	8.160,07	0,00	0,00	10329,20	R\$	0,79	8.160,07
3.15		Aquisição de asfalto diluído CM-30	t	R\$	6.349,00	131,28	R\$	833.496,72	0,00	0,00	131,28	R\$	6.349,00	833.496,72
3.15.1		Aquisição de EAI	t	R\$	3.479,99	0,00	R\$	-	148,43	516.534,92	0,00	R\$	3.479,99	516.534,92
3.16		Aquisição de emulsão asfáltica RR-1C	t	R\$	3.659,78	49,23	R\$	180.170,97	37,46	137.095,36	37,46	R\$	3.659,78	137.095,36
3.17		Aquisição de cimento asfáltico CAP 50/70	t	R\$	5.166,41	520,13	R\$	2.687.204,83	519,44	2.683.640,01	519,44	R\$	5.166,41	2.683.640,01
3.18		Aquisição de emulsão asfáltica RR-2C	t	R\$	3.753,78	62,36	R\$	234.085,72	58,78	220.647,19	58,78	R\$	3.753,78	220.647,19
3.19		Transporte de material betuminoso frio (DMT = 1355,00 km)	T x Km	R\$	1.085,60	193,64	R\$	210.215,58	244,67	265.613,75	193,64	R\$	1.085,60	210.215,58
3.20		Transporte de material betuminoso quente (DMT = 1355,00 km)	T x Km	R\$	1.085,60	520,13	R\$	564.653,13	519,44	563.904,06	519,44	R\$	1.085,60	563.904,06

Secretaria de Controle Externo
 Diretoria de Fiscalização de Infraestrutura e Desenvolvimento
 Urbano
 II Divisão Técnica

OBRA: SERVIÇOS DE IMPLANTAÇÃO DA PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA EM CBUQ NA RODOVIA LOCAL: SEBASTIÃO BARROS EXTENSÃO: 10,94 km CONTRATO:112/2024

FONTE DE CUSTOS: JANEIRO/2024 ANP Ceará JAN/2024 ONERADO EDI Materiais = 13%

SINAPI - JANEIRO/2024 ANP Ceará JAN/2024 ONERADO

SICRO BDI = 26,63%

ITEM	CÓDIGO	DESCRIÇÃO	UNIDADE	PROPOSTA CONTRATADA			PROPOSTA DE ADITIVO		EXECUTADO CONSTRUTORA (0º Média)		DFN/FRA TCE-PI		
				PREÇO UNITÁRIO	QUANTIDADE	PREÇO TOTAL R\$	QUANTIDADE	PREÇO TOTAL R\$	QUANTIDADE	PREÇO TOTAL R\$	QUANTIDADE EXECUTADA	PREÇO UNITÁRIO	PREÇO TOTAL R\$
4.0 SERVIÇOS DE OBRAS DE ARTES CORRENTES						222.730,64		456.979,48		217.282,76			212.576,78
4.1		Corpo de BSTC D = 1,00 m PA2 - areia, brita e pedra de mão comerciais	m	R\$ 951,76	15,00	R\$ 14.276,40	106,00	100.886,56	15,00	14.276,40	15,00	R\$ 951,76	14.276,40
4.2		Corpo de BDTC D = 1,00 m PA2 - areia, brita e pedra de mão comerciais	m	R\$ 1.837,84	31,00	R\$ 56.973,04	45,00	82.702,80	31,00	56.973,04	31,00	R\$ 1.837,84	56.973,04
4.3		Corpo de BITC D = 1,00 m PA2 - areia, brita e pedra de mão comerciais	m	R\$ 2.723,94	18,00	R\$ 49.030,92	16,00	43.583,04	16,00	43.583,04	16,00	R\$ 2.723,94	43.583,04
4.4		Boca de BSTC D = 1,00 m - escordisidade 0º - areia e brita comerciais - alas escostas	und.	R\$ 3.373,60	2,00	R\$ 6.747,20	14,00	47.230,40	2,00	6.747,20	2,00	R\$ 3.373,60	6.747,20
4.5		Boca de BDTC D = 1,00 m - escordisidade 0º - areia e brita comerciais - alas escostas	und.	R\$ 4.701,00	4,00	R\$ 18.804,00	6,00	28.206,00	4,00	18.804,00	4,00	R\$ 4.701,00	18.804,00
4.6		Boca de BITC D = 1,00 m - escordisidade 0º - areia e brita comerciais - alas escostas	und.	R\$ 6.028,40	2,00	R\$ 12.056,80	2,00	12.056,80	2,00	12.056,80	2,00	R\$ 6.028,40	12.056,80
4.7		Transporte c/ Caminhão Carroceria 15t rod. pav. p/ Cimento, Tubos, Madeira e Aço	T x Km	R\$ 0,79	40475,33	R\$ 31.975,51	77423,85	61.164,84	40475,33	31.975,51	40.475,33	R\$ 0,79	31.975,51
4.8		Transporte/Caminhão/Carroceria15trodoviaemleitonaturalp/Cimento,Tubos, Madeira e Aço	T x Km	R\$ 1,20	704,74	R\$ 845,69	1345,98	1.615,18	704,74	845,69	704,74	R\$ 1,20	845,69
4.9		Transporte c/ Caminhão Basculante 10m³ rod. pav. p/ Areia, Brita e Rachão	T x Km	R\$ 0,94	32361,22	R\$ 30.419,55	81157,68	76.288,22	32361,22	30.419,55	27.354,86	R\$ 0,94	25.713,57
4.10		Transporte/CaminhãoBasculante10m³-rodoviaemleitonaturalp/Areia,Brita e Rachão	T x Km	R\$ 1,42	1127,84	R\$ 1.601,53	2285,66	3.245,64	1127,84	1.601,53	1.127,84	R\$ 1,42	1.601,53
5.0 SERVIÇOS DE DRENAGEM SUPERFICIAL						1.299.808,23		1.926.531,86		192.709,15			192.507,89
5.1		Melo fio de concreto - MFC 05 - areia e brita comerciais - fôrma de madeira	m	R\$ 69,90	10360,00	R\$ 724.164,00	10.380,00	725.562,00	0,00	0,00	0,00	R\$ 28,05	0,00
5.2		Sarjeta triangular de concreto- STC 150-30 - escavação mecânica- areia e brita comercial	m	R\$ 111,42	1860,00	R\$ 207.241,20	4298,00	478.883,16	1440,00	160.444,80	1.440,00	R\$ 111,42	160.444,80
5.3		Entrada para descida d'água - EDA 02 - areia e brita comerciais	und.	R\$ 84,03	265,00	R\$ 22.267,95	269,00	22.604,07	0,00	0,00	0,00	R\$ 84,03	0,00
5.4		Descida d'água de aterros tipo rápido - DAR 02 - areia e brita comerciais	m	R\$ 192,81	542,56	R\$ 104.610,99	632,15	121.884,84	0,00	0,00	0,00	R\$ 192,81	0,00
5.5		Transporte c/ Caminhão Carroceria 15t rod. pav. p/ Cimento e Madeira	T x Km	R\$ 0,79	63640,11	R\$ 50.275,69	94.950,45	75.010,86	32.987,65	26.060,24	32.987,65	R\$ 0,79	26.060,24
5.6		Transporte c/ Caminhão Basculante 10m³ rod. pav. p/ Areia e Brita	T x Km	R\$ 0,94	203455,74	R\$ 191.248,40	446.513,02	419.722,24	6.600,12	6.204,11	6.386,01	R\$ 0,94	6.002,85
5.7		Concreto fck = 20 Mpa - Confeção em betoneira e lançamento manual - areia e brita comerciais	m³	R\$ 533,75	0,00	R\$ -	155,25	82.864,69	0,00	0,00	0,00	R\$ 533,75	0,00

Secretaria de Controle Externo
 Diretoria de Fiscalização de Infraestrutura e Desenvolvimento
 Urbano
 II Divisão Técnica

OBRA: SERVIÇOS DE IMPLANTAÇÃO DA PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA EM CBUQ NA RODOVIA LOCAL: SEBASTIÃO BARROS EXTENSÃO: 10,94 km CONTRATO:112/2024

FONTE DE CUSTOS: JANEIRO/2024 SINAPI - JANEIRO/2024 SICRO: BDI = 26,63% ANP Ceará JAN/2024 ONERADO

ITEM	CÓDIGO	DESCRIÇÃO	UNIDADE	PROPOSTA CONTRATADA			PROPOSTA DE ADITIVO		EXECUTADO CONSTRUTORA (1ª Medição)		DFN/FRAC/CE-PI		
				PREÇO UNITÁRIO	QUANTIDADE	PREÇO TOTAL R\$	QUANTIDADE	PREÇO TOTAL R\$	QUANTIDADE	PREÇO TOTAL R\$	QUANTIDADE EXECUTADA	PREÇO UNITÁRIO	PREÇO TOTAL R\$
6.0 SERVIÇOS DE SINALIZAÇÃO E OBRAS COMPLEMENTARES						1.595.535,01		1.601.818,37		304.857,12			304.857,12
6.1		Pintura de faixa - tinta base acrílica - espessura de 0,6 mm - Para Faixas e Lombadas/Ondulações	m²	R\$ 45,79	3896,70	R\$ 178.429,89	4.067,68	186.259,07	0,00	0,00	0,00	R\$ 45,79	0,00
6.2		Tacha refletiva bidirecional - fornecimento e colocação	un	R\$ 42,41	2687,00	R\$ 113.955,67	2690,00	114.082,90	0,00	0,00	0,00	R\$ 42,41	0,00
6.3		Fornecimento e implantação de placa em aço - película I + III	m²	R\$ 621,23	175,26	R\$ 108.876,77	181,20	112.566,88	0,00	0,00	0,00	R\$ 621,23	0,00
6.4		Fornecimento e implantação de suporte e travessa para placa de sinalização em madeira de lei tratada 8 x 8 cm	und.	R\$ 137,51	176,00	R\$ 24.201,76	196,00	26.951,96	0,00	0,00	0,00	R\$ 137,51	0,00
6.5		Fornecimento e implantação de suporte metálico galvanizado para placas - 2,00 x 1,00 m	und.	R\$ 1.308,29	16,00	R\$ 20.932,64	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	R\$ 1.308,29	0,00
6.6		Ancoragem de defesa maleável simples - fornecimento e implantação	m	R\$ 1.036,33	540,00	R\$ 559.618,20	540,00	559.618,20	0,00	0,00	0,00	R\$ 1.036,33	0,00
6.7		Cone plástico para canalização de trânsito - utilização de 150 ciclos - fornecimento, 01 implantação e 01 retirada diária	un.dia	R\$ 1,00	8400,00	R\$ 8.400,00	9.600,00	9.600,00	6.900,00	6.900,00	6.900,00	R\$ 1,00	6.900,00
6.8		Operação de sinalização por bandeira de tecido ou com placa metálica	h	R\$ 25,16	1408,00	R\$ 35.425,28	1584,00	39.853,44	1130,00	28.430,80	1.130,00	R\$ 25,16	28.430,80
6.9		Barreira de sinalização tipo I de direcionamento ou bloqueio - confecção	und.	R\$ 443,57	40,00	R\$ 17.742,80	40,00	17.742,80	32,00	14.194,24	32,00	R\$ 443,57	14.194,24
6.10		Cerca com 4 fios de arame farpa do e mourão demais ira a cada 2,5m e esticador a cada 50m	m	R\$ 25,88	20400,00	R\$ 527.952,00	9866,00	255.332,08	9866,00	255.332,08	9.866,00	R\$ 25,88	255.332,08
6.11		Pórtico metálico com vão de 15,9m, vento de 40 m/s e área de exposição de até 23,85 m 2, fornecimento	und.	R\$ 139.905,52	0,00	R\$ -	2,00	279.811,04	0,00	0,00	0,00	R\$ 139.905,52	0,00
TOTAL GERAL						20.717.916,94		22.528.050,32		17.226.435,04		TOTAL EXECUTADO	16.460.435,35

- ** Item com superfaturamento
- Item com proposição de aumento de quantitativo
- Item com proposição de redução de quantitativo
- Item a ser adicionado no aditivo

SUPERFATURAMENTO R\$ 765.999,69

ASSINATURA DIGITAL

Certificamos que a peça nº 3 está assinada digitalmente por:

IDENTIFICAÇÃO DO(S) ASSINANTE(S)		
CPF/CNPJ	Nome	Data e hora
***.00.043-**	JONILSON ARAUJO LUZ	02/12/2025 10:26:13
***.00.034-**	BRUNO CAMARGO DE HOLANDA CAVALCANTI	03/12/2025 12:26:18

Protocolo: 010888/2025

Código de verificação: C806755E-DCDD-4459-BE1F-64F28472B941

Portal de validação:

<https://sistemas.tce.pi.gov.br/eprocesso/validador/documento>

