



Relatório de Inspeção nº. 004/2026

**Departamento de Edificações e Rodovias do
Estado do Espírito Santo - DER/ES**

Edmar Moreira Camata
Secretário de Estado de Controle e Transparência

Artur Antonio Moraes Marques
Subsecretário de Estado de Controle

Equipe Técnica:

Diogo Furtado de Moura
Auditor do Estado

Cristina Ghidetti Mozine
Auditora do Estado
Coordenadora de Engenharia



DADOS DA INSPEÇÃO

Nº DA ORDEM DE SERVIÇO: 004/2026

ÓRGÃO/ENTIDADE: Departamento de Edificações e Rodovias do Estado do Espírito Santo - DER/ES.

OBJETIVO: Apurar a legalidade, legitimidade e economicidade do processo de desapropriação de imóvel para as obras do Binário de Guriri (Contorno de São Mateus), em razão de denúncia sobre possível superfaturamento e benefício ao Diretor-Presidente do DER-ES (Manifestação 2025121674 e Denúncia encaminhada pelo Deputado Estadual Lucas Polese - Ofício nº 01/2026).

PERÍODO DE INSPEÇÃO: 25/02/2025 a 02/04/2025

ABRANGÊNCIA: Documental Visita Técnica

DADOS DO OBJETO INSPECIONADO

PROCESSOS Nº: 2021-W4Q08 (processo de contratação)

ASSUNTO: Contratação de empresa para execução das obras de implantação da rodovia ES-318, trecho entr. BR-101/ES – entr. ES-315 – entr. ES-010 – Binário (Guriri), sob jurisdição da Superintendência Executiva Regional IV (SR-4) do Departamento de Edificações e de Rodovias do Estado do Espírito Santo – DER-ES. Extensão: 24,6 km.

VALOR CONTRATADO: R\$ 164.297.137,53 (Contrato 026/2023)

VALOR APÓS ADITIVO: R\$ 190.284.632,18 (Após 2º Aditivo)

MODALIDADE DA CONTRATAÇÃO: Regime Diferenciado de Contratações Integrada (RDCi)

Em atendimento à determinação contida na Ordem de Serviço Nº. 004/2026, apresentamos os resultados dos exames realizados no período descrito acima.



1. CONTEXTUALIZAÇÃO

A presente inspeção iniciou-se a partir de demanda do Sistema de Ouvidoria do Estado do Espírito Santo (Manifestação nº 2025121674), encaminhada à SUBCONT para apuração das ocorrências. A denúncia versa sobre suposto superfaturamento na desapropriação de imóvel pertencente ao Diretor-Presidente do DER-ES, José Eustáquio de Freitas, no valor de R\$ 1.634.000,00, vinculada às obras do Binário de Guriri (Contorno de São Mateus). Complementarmente, o Ofício nº 01/2026 do Deputado Estadual Lucas Polese aponta que a alteração do traçado da rodovia incidiu diretamente sobre a propriedade do referido agente público e questiona a necessidade de construção de uma nova ponte em local onde já existiria infraestrutura, sugerindo possível desvio de finalidade e conflito de interesses.

Dessa forma, com o intuito de verificar a regularidade dos atos e controles instituídos no processo de contratação em tela, foi delimitado o escopo dessa verificação, na forma de quesitos, a serem respondidos neste Relatório de Inspeção.

Convém informar que o procedimento de inspeção é tratado pela Lei Complementar Estadual Nº. 856/2017 e consiste em um procedimento de controle para:

“Suprir omissões, lacunas de informações, esclarecer dúvidas, apurar a legalidade, a legitimidade e a economicidade de fatos específicos praticados pelos órgãos e entidades do Poder Executivo, a responsabilidade de pessoas jurídicas pela prática de atos contra a administração pública, bem como para a apuração de denúncias ou de representações, podendo resultar na abertura de procedimentos administrativos para apuração de responsabilidade e eventual imposição de sanções administrativas aos agentes públicos e instituições envolvidas.”

Ademais, cabe destacar o art. 2º desta Lei Complementar:

“Art. 2º A SECONT **exerce as funções constitucionais de fiscalização** dos sistemas contábil, financeiro, orçamentário, de pessoal, de tecnologia da informação, operacional e patrimonial do Estado, das entidades da administração direta e indireta, dos fundos estaduais e das fundações instituídas ou mantidas pelo Poder Executivo, quanto aos aspectos de legalidade, legitimidade e economicidade, aplicação das subvenções e outras transferências, regularidade da receita e despesa e renúncias de receitas, **por meio de inspeções, auditorias ou outro instrumento de controle.**” (grifo nosso)

Ressalta-se que o método de trabalho adotado neste relatório de inspeção decorreu de análise processual e de vistoria in loco para averiguação das condições dos terrenos desapropriados, da adequação dos traçados propostos nos estudos e da existência de interferências e benfeitorias.



Vale ressaltar que esta inspeção não tem o objetivo de exaurir o assunto relativo às questões de ordem formal, técnica, econômico, financeira ou orçamentária, sendo restrita a apurar o que fora levantado na manifestação da Ouvidoria e na denúncia parlamentar.

Também cabe registrar que não é competência desta SECONT cancelar ou atestar a regularidade da licitação, contratação, execução dos serviços e desapropriação, sendo tais atos administrativos de responsabilidade das chefias imediata e mediata dos servidores que estão envolvidos na realização das etapas das contratações.

Os apontamentos expedidos pela SECONT por meio de inspeções técnicas possuem caráter não vinculativo, recaindo exclusivamente sobre os agentes competentes a responsabilidade pela regularidade dos atos do procedimento, pela veracidade das informações e justificativas postas nos autos, cabendo ao gestor a decisão sobre a melhor forma de adoção das providências necessárias para mitigar os pontos críticos apontados pela SECONT ou a apresentação nos autos das razões da divergência no entendimento das questões apontadas.

Assim, o resultado dos trabalhos baseou-se no que foi observado nas informações lançadas nos autos, considerando os atributos da presunção de legitimidade e veracidade dos atos administrativos.

2. QUESITAÇÃO

Para atender aos objetivos da presente inspeção serão respondidos os seguintes quesitos:

Quesito 1	A opção pela alteração do traçado da estrada foi tecnicamente adequada e econômica?
Quesito 2	Existe justificativa técnica para a construção de uma nova ponte, em detrimento da utilização de infraestrutura existente?
Quesito 3	O processo de desapropriação e o pagamento da indenização ao diretor-presidente do DER-ES seguiu a tramitação observada em casos semelhantes?
Quesito 4	O valor indenizatório pela desapropriação refletiu a realidade de mercado?
Quesito 5	Há alguma implicação legal pelo pagamento de desapropriação ao próprio diretor-presidente da entidade?

3. ANÁLISE E RESPOSTAS

Quesito 1 A opção pela alteração do traçado da estrada foi tecnicamente adequada e econômica?

Resposta: A presente inspeção fundamenta-se em denúncia relativa à decisão técnica do Departamento de Edificações e de Rodovias do Espírito Santo (DER-ES) de alterar o traçado projetado para o Contorno de São Mateus (Rodovia ES-318), especificamente no segmento compreendido entre as estacas 670 e 845. A divergência entre a diretriz estabelecida no anteprojeto original e a nova variante proposta pela própria autarquia está detalhada na Figura 1.

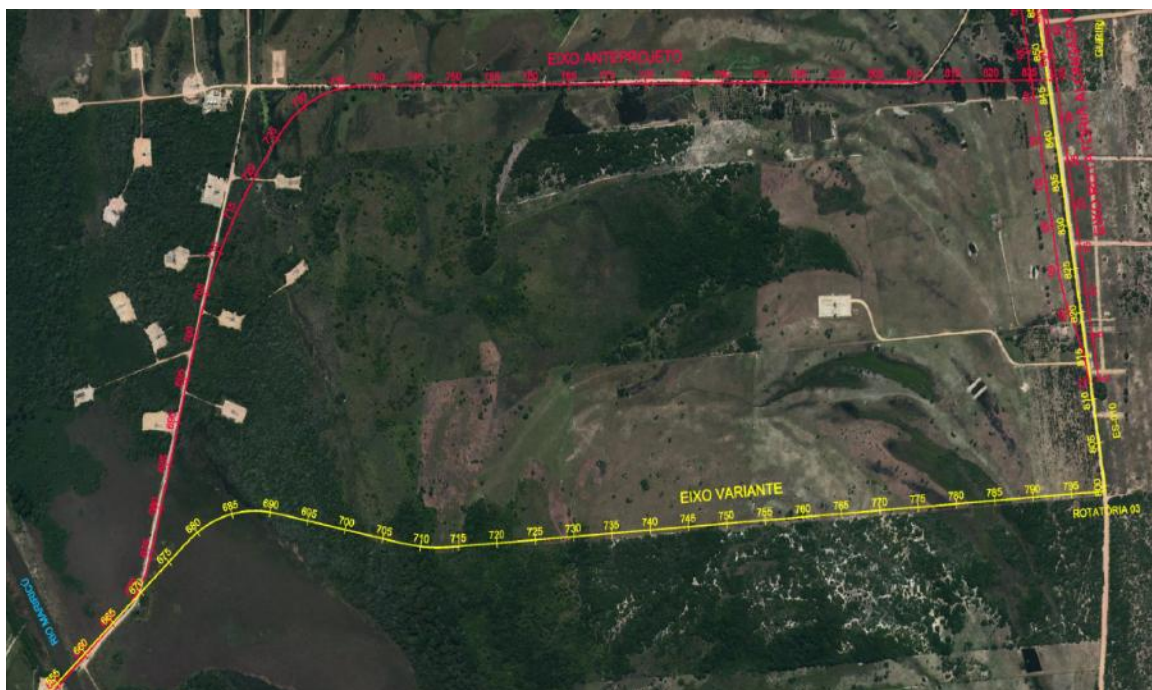


Figura 1: Traçado original da ES-318 (vermelho) e variante proposta pelo DER-ES (amarelo)

1. Metodologia de Análise

A análise destinada a responder se a alteração do traçado para o Contorno de São Mateus (Rodovia ES-318) foi tecnicamente adequada e economicamente vantajosa baseia-se no cruzamento entre os estudos de engenharia, as condicionantes ambientais e os custos comparativos. Este exame constitui o alicerce da inspeção, visto que a validade técnica do traçado sustenta a legitimidade das desapropriações.



2. Fundamentação Normativa e Diretrizes Contratuais

A definição das diretrizes rodoviárias e a alteração do traçado original estão vinculadas ao cumprimento de ritos técnicos. Conforme a Instrução de Serviço DNIT IS-207 (item 3.2.2), “a seleção da alternativa de traçado far-se-á a partir da análise da compatibilidade técnica e da avaliação de suas implicações econômicas”. Adicionalmente, as obrigações para o desenvolvimento do projeto estão vinculadas ao processo licitatório (processo 2021-W4Q08, peça #229, item 4.1), que estabelece que:

- Os projetos devem seguir a Publicação IPR – 726 – "Diretrizes Básicas para Elaboração de Estudos e Projetos Rodoviários", que contém as especificações mínimas e instruções de serviço necessárias para o empreendimento.
- Cabe à empresa ou consórcio contratado a elaboração dos Projetos Básico e Executivo de Engenharia, os quais devem ser satisfatórios à execução da obra com o nível máximo de detalhamento possível em todas as etapas.
- O desenvolvimento dos projetos deve considerar obrigatoriamente os elementos técnicos fornecidos no Anteprojeto de Engenharia.
- As condições de segurança, desempenho e operacionais resultantes das soluções do Anteprojeto são consideradas o patamar mínimo aceitável; a contratada pode apresentar soluções alternativas, desde que estas ofereçam desempenho igual ou superior às originais.
- A decisão de manter ou alterar as soluções técnicas do Anteprojeto é de responsabilidade direta da empresa contratada.

3. Diretrizes da Fase Preliminar e o Histórico do Anteprojeto (2021)

De acordo com a Instrução de Serviço DNIT IS-207, os resultados obtidos na Fase Preliminar dos estudos de traçado devem ser consolidados em um relatório técnico circunstanciado, contendo textos justificativos das alternativas, tabelas, gráficos, memórias de cálculo e a respectiva estimativa de custos. A norma especifica, ainda, que o cômputo dos custos de construção deve abranger itens como: terraplenagem, pavimentação, pontes, viadutos, obras de arte, dispositivos de drenagem, sinalização, remanejamento de serviços públicos e demais elementos eventuais.

O relatório de anteprojeto vinculado ao Contrato nº 010/2021 — derivado do processo nº 57.667.780/2012 e do Edital nº 08/2011, com estudos baseados no contrato de consultoria nº 020/2012 e formalizados em agosto de 2021 (processo 2021-W4Q08, peças #4 a #10) — apresentou três alternativas locais distintas para a definição da diretriz rodoviária, conforme ilustrado na Figura 2.



Figura 2: Alternativas de traçado (processo 2021-W4Q08 peça #7)

Conforme detalhado na peça #4 do referido processo, a caracterização técnica da "Alternativa 01" inicia-se na rodovia ES-315 (coordenadas E=415.147,9293 e N=7.922.536,3497) e estende-se até as coordenadas E=416.559,9504 e N=7.922.667,8752, ponto onde foi prevista a implantação de uma ponte. O documento ressalta que a maior extensão desta alternativa percorre áreas sob exploração da Petrobras, finalizando na rodovia ES-010 (proximidades das coordenadas E=419.151,6580 e N=7.924.150,8819).

Após a análise técnica, a Alternativa 01 foi a diretriz efetivamente aprovada, com a incorporação de ajustes pontuais. O traçado final para este segmento estabeleceu seu início na interseção com a rodovia ES-315 (estaca 584) através de uma rótula não vazada, desenvolvendo-se por áreas rurais e de exploração petrolífera. Nas proximidades da estaca 655, o projeto previa a transposição do Rio Mariricu em



local de antiga ponte existente, seguindo por vias já implantadas até a estaca 825, onde se conectaria à rodovia ES-010 por meio de uma rotatória alongada.

A motivação técnica para a escolha dessa diretriz em 2021 fundamentou-se em, segundo o anteprojeto, priorizar o aproveitamento de vias de acesso preexistentes e a consequente redução da supressão vegetal, da movimentação de terra e das interferências em áreas de preservação ambiental (processo 2021-W4Q08, peça #7, p. 27). O estudo consolidou esse comparativo por meio de uma matriz de alternativas apresentada no Anexo 1 do documento.

É imperativo destacar que, após a definição oficial deste traçado, todos os estudos especializados subsequentes, incluindo levantamentos topográficos, geológicos, hidrológicos, geotécnicos e ambientais, além de sondagens, ensaios e planilhas orçamentárias, foram integralmente estruturados com base no percurso definido nesta fase, servindo de alicerce para os anteprojetos de engenharia.

4. Anteprojeto Geométrico e Interferências com Infraestrutura Petrolífera

O anteprojeto geométrico consolidado (processo 2021-W4Q08, peça #4, p. 81, item 3.1) ratifica a adequação do traçado selecionado ao evidenciar que a diretriz proposta minimiza conflitos logísticos e operacionais. Segundo o documento, a escolha do percurso visou prioritariamente mitigar interferências com linhas de dutos e poços de exploração da Petrobras, facilitar os serviços de terraplenagem e reduzir o impacto social decorrente de desapropriações.

A justificativa técnica do anteprojeto detalha os critérios adotados:

“A diretriz de traçado, que se desenvolve predominantemente em área rural visou aproveitar estradas rurais existentes, conformando raios, ampliando tangentes e elevando o greide em situações de alagamento. Também visou minimizar conflitos tais como a interferência com a linha de dutos e poços de exploração de petróleo da PETROBRÁS, o impacto de supressão vegetal e o de desapropriação de edificações existentes.”

Complementarmente, o levantamento de interferências (processo 2021-W4Q08, peça #4, p. 153, item 3.10.4) indicam que a infraestrutura subterrânea no traçado eleito não comprometeria a execução das obras e que os dutos aéreos seriam remanejados pela própria Petrobras, embora tenha omitido a definição de

responsabilidade pelos custos associados a essa operação. Tal diretriz baseou-se em tratativas registradas em reunião técnica realizada em 11/09/2013:

“Conforme reunião realizada no dia 11/09/2013 entre representantes do DER-ES, Petrobrás e Contécnica, a Petrobrás informou que nos segmentos onde o projeto do Contorno atingirem redes de dutos subterrâneos, os serviços de aterros previstos no projeto poderá ser executados sem necessidade de remanejamento das mesmas. Para os dutos denominados aéreos existentes lateralmente à rodovia, a Petrobrás executará seu remanejamento.”

A existência física dessa infraestrutura e a potencial necessidade de intervenção foram corroboradas durante inspeção *in loco*, conforme registrado na Figura 3.



Figura 3: Presença de dutos aéreos verificada no local (fonte: Secont)

A mesma estratégia de tratamento das interferências petrolíferas é reiterada no anteprojeto de desapropriação (processo 2021-W4Q08, peça #6, p. 13, item 14.3.2, tópico h):

“Conforme acerto entre o DER-ES e a PETROBRÁS, para as redes de dutos subterrâneos (enterrados ao longo da rodovia) o aterro previsto no projeto poderá ser executado sem necessidade de remanejamento das mesmas. Para os dutos denominados aéreos existentes lateralmente à rodovia, a PETROBRÁS executará seu remanejamento. A empresa construtora deverá, supervisionada pela Fiscalização do DER-ES, entrar em contato com a PETROBRÁS para que a mesma proceda ao remanejamento das redes de dutos.”



A incerteza quanto a real extensão dessas interferências e à definição de responsabilidades pelo seu remanejamento não passou despercebida durante o certame licitatório. Diversas empresas participantes questionaram formalmente a autarquia sobre os custos, prazos e obrigações associados à presença dos dutos (processo 2021-W4Q08, peças #187, #279, #291, #294, #298, #314 e #322). Em suas respostas oficiais (processo 2021-W4Q08 peças #284, #295, #302, #308, #318 e #338), o DER-ES invocou a Matriz de Riscos (processo 2021-W4Q08 peças #235 e #236) e o Termo de Referência (processo 2021-W4Q08 peças #229) para dirimir as dúvidas:

“De acordo com o Termo de Referência a contratada é responsável pela elaboração do projeto de Remanejamento de interferências e, sempre que for o caso, pela aprovação do projeto junto às concessionárias conforme estabelece o item 4.1.2, subitem IX do TR. A Contratada é responsável por providenciar junto as concessionárias e/ou permissionárias os remanejamentos das interferências, se responsabilizando pelos custos, ações e/ou serviços diretos de remanejamento, exceto para remanejamento dos postes.”

Dessa forma, as respostas oferecidas pelo DER-ES aos questionamentos das licitantes indicam que a matriz de riscos do RDCi atribuía à contratada a responsabilidade técnica e financeira pelo remanejamento de interferências, com exceção exclusiva dos postes de energia. Ao ser provocado especificamente sobre os dutos petrolíferos, o Órgão reiterou que a contratada deveria arcar com os “custos, ações e serviços diretos”. **Tal posicionamento, fundamentado na alocação de riscos do regime de contratação, dão indícios que os ônus financeiros e operacionais decorrentes desses serviços já deveriam estar contemplados na proposta do licitante, onerando o risco do empreendimento e não o erário.**

Cabe destacar que a informação também é abordada no Projeto Básico aprovado (processo 2025-SWC88 peça #44, p. 188):

“Conforme constante no anteprojeto, está acordado entre o DER-ES e Petrobrás que nos segmentos onde o projeto do Contorno atingir redes de dutos subterrâneos, os serviços de aterros previstos no projeto poderão ser executados sem necessidade de remanejamento das mesmas.



Para os dutos denominados aéreos existentes lateralmente à rodovia, a Petrobrás executará seu remanejamento.”

5. Responsabilidades Contratuais e Inconsistências na Motivação da Variante

A definição das diretrizes rodoviárias e a eventual alteração do traçado originalmente planejado estão vinculadas ao cumprimento de ritos técnicos e econômicos que visam resguardar o interesse público. Conforme estabelece a Instrução de Serviço DNIT IS-207 (item 3.2.2), “a seleção da alternativa de traçado a ser considerada no projeto far-se-á a partir da análise da compatibilidade técnica das alternativas com os objetivos do projeto, e da avaliação de suas implicações econômicas”. Alinhado a essa norma, o Termo de Referência do certame impõe um rigor adicional ao determinar que:

“Sempre que houver alteração nas soluções de pavimentação, drenagem, terraplenagem, etc., indicadas no Anteprojeto de Engenharia e nesse Termo de Referência, deverá ser elaborado “Relatório Técnico e Econômico” justificando a melhor solução a ser adotada, visando garantir o menor dispêndio para a administração pública, atendidos os parâmetros mínimos de qualidade. O “Relatório Técnico e Econômico” deverá conter os custos diretos e indiretos (relacionados com as despesas de manutenção, utilização, reposição, depreciação e impacto ambiental) entre outros fatores, que deverão ser considerados no cálculo do menor dispêndio e deverão ser mensurados.”

O instrumento contratual é categórico ao exigir que tal relatório “deverá conter os custos diretos e indiretos (relacionados com as despesas de manutenção, utilização, reposição, depreciação e impacto ambiental) entre outros fatores, que deverão ser considerados no cálculo do menor dispêndio e deverão ser mensurados”, estabelecendo, assim, que a discricionariedade da administração na escolha de uma variante está condicionada à comprovação documental de sua superioridade econômica e técnica.

O Termo de Referência do Regime Diferenciado de Contratação Integrada – RDCi (processo 2021-W4Q08, #132) reforça que todos os projetos devem ser norteados pelas Especificações Gerais para Obras Rodoviárias vigentes no DNIT e na ABNT, com prazo de entrega de 150 dias após a Ordem de Início dos Serviços (esta emitida em 10 de maio de 2023, processo 2021-W4Q08, #617). A matriz de riscos

do RDCi (peça #150, p. 61) reitera que cabe à contratada realizar o levantamento das áreas, o cadastro imobiliário, a avaliação e a estimativa dos custos de desapropriação e relocação, incluindo as respectivas indenizações.

Contudo, em 11 de outubro de 2023, o DER-ES, por meio do Memorando nº 281/2023 (processo 2025-SWC88, peça #38), solicitou que a contratada elaborasse um estudo de viabilidade para modificar o traçado da rodovia ES-318 indicando a alternativa que deveria ser estudada (Figura 4). A justificativa da autarquia centrou-se na complexidade das interferências no traçado original, destacando que os poços de exploração são interligados por tubulações cujo remanejamento exige empresas certificadas pela Petrobras. Segundo o Órgão, tal operação implicaria altos custos, necessidade de interrupção temporária de produção e despesas indenizatórias que impactariam o erário, além de afirmar que “neste traçado novo as propriedades a serem desapropriada não constam benfeitorias sendo formado apenas de terrenos compostos de vegetação natural em sua maior parte”. Esta última afirmação é abordada no tópico 7.



Figura 4: Imagem presente no Memorando 281/2023

Entretanto, observa-se que o processo carece de um mapeamento detalhado e quantificado desses custos e condicionantes operacionais. Embora o Memorando introduza premissas que, em tese, alterariam o cenário do anteprojeto, a ausência de uma memória de cálculo que confronte o custo global do traçado original (incluindo as perdas de produção e custos com remanejamentos de tubulações) com o custo global da variante (incluindo o levantamento de custo com



desapropriações) impede a aferição da real vantajosidade técnica e econômica da alteração.

Ademais, o direcionamento desses custos ao Estado conflita com a Matriz de Riscos e com as respostas oficiais do DER-ES na licitação, que atribuíam tais encargos à contratada. Todavia, independentemente da definição jurídica de responsabilidade pelo custeio, a ausência de mensuração desses valores impossibilita concluir que a mudança de traçado foi a solução de "menor dispêndio", conforme exigido pelo Termo de Referência.

6. Evolução dos Estudos de Traçado e Análise de Conformidade Normativa

Em atendimento ao Memorando nº 381/2023, a empresa contratada encaminhou, em 19 de outubro de 2023 (processo 2025-SWC88, peça #41), o "Relatório de Estudo de Traçado da Variante da Ponte Rio Mariricu – ES-010" (peça #42). Este documento, remetido pelo DER-ES em resposta à Solicitação Técnica nº 001 - OSI 004/2026 (peça #33), limitou-se a apresentar informações restritas ao novo traçado solicitado, sem o confronto analítico com as diretrizes originais.

Diferentemente do documento anterior, o "Relatório Técnico e Econômico do Contrato 026/2023" demonstrou um detalhamento técnico mais exaustivo. Em sua versão inicial, datada de dezembro de 2023 (processo 2024-L1KFF, peça #12), o consórcio apresentou o comparativo direto entre as duas alternativas de traçado, o previsto no anteprojeto original e a variante solicitada pelo DER-ES, evidenciando um valor adicional de R\$ 156.937,29 (peça #12 p. 54) para a execução da alteração proposta.

Contudo, a versão aprovada deste relatório, datada de outubro de 2024 (processo 2025-SWC88, peça #46), apresenta menor nível de detalhamento das informações em comparação à versão anterior. Embora tenha mantido a descrição técnica de ambos os traçados, a contratada suprimiu os custos detalhados de execução das obras para as diferentes alternativas. Nesta versão, a justificativa para a mudança passou a residir exclusivamente na solicitação do DER-ES, fundamentada na dificuldade operacional de conviver com as explorações e faixas de servidão de dutos da Petrobras no traçado original. A Tabela 1 sistematiza as lacunas de conformidade identificadas em cada uma das três versões:



Tabela 1: Comparativo de conformidade com a IS-207

Requisito IS-207	2025-SWC88 #42 Out/2023	2024-L1KFF #12 Dez/2023	2025-SWC88 #46 Out/2024
Justificativa da Seleção da Alternativa	Foca apenas na variante.	Afirma que custos se compensam e atende pedido do DER-ES.	Justifica com base em pedido do DER-ES para evitar interferências.
Verificação da Viabilidade Física	Sim.	Sim.	Sim.
Memórias de Cálculo	Não apresenta.	Não apresenta.	Não apresenta.
Estimativa de Custos de Implantação	Não apresenta.	Sim. Acréscimo de ~157 mil reais para variante	Parcial. Apresenta valores globais das alterações.
Estimativa de Custos de Desapropriação	Não apresenta.	Não apresenta.	Não apresenta.
Desenhos da Concepção Geométrica	Sim	Sim	Sim

Evidencia-se que os documentos analisados (processo 2025-SWC88, peças #42 e #46; processo 2024-L1KFF, peça #12) são inconsistentes com a IS-207 do DNIT. **A afirmação técnica de que os custos entre as alternativas “se compensam” são contraditados pelo levantamento financeiro da própria contratada na peça #12, que aponta um acréscimo de cerca R\$ 157 mil na execução da obra.**

Ademais, a omissão dos custos de desapropriação e a ausência de memórias de cálculo em todas as versões impedem a aferição da economicidade do traçado, especialmente em um cenário onde há risco denunciado de conflito de interesses.

É imperativo destacar que a contratada reconheceu as obrigações técnicas no item 5.9 do Relatório Técnico e Econômico (processo 2024-L1KFF, peça #4, p. 16):

“Quanto ao quesito ‘técnico’, o Relatório Técnico e Econômico deverá apresentar, claramente, as alternativas consideradas e compará-las com a alternativa prevista no Anteprojeto de Engenharia, justificando a melhor solução. No tocante ao aspecto ‘econômico’, o Relatório deverá demonstrar, por meio da comparação de quantitativos de serviços e seus respectivos preços, qual a solução mais econômica. Destaca-se a importância de contemplar todos os custos relacionados às alternativas, inclusive os custos indiretos, como os associados à desapropriação.”

Posteriormente, em 04 de outubro de 2024, o "Termo de Aprovação / Aceitação de Projeto Executivo de Engenharia" foi assinado pelo fiscal e pelo gestor do contrato (processo 2025-SWC88, peça #45). Esta aprovação ocorreu após a Quinta Análise Técnica realizada pela empresa gerenciadora, que ratificou a versão de outubro de



2024 como a definitiva para o Relatório Técnico e Econômico, consolidando uma aceitação de estudos que não atendem aos critérios mínimos de viabilidade econômica e transparência exigidos por norma (peça #45, p. 6 e p. 16).

7. Análise Comparativa dos Custos de Desapropriação

Embora o Termo de Referência (processo 2021-W4Q08, peça #229) exija que o Relatório Técnico e Econômico contemple todos os custos diretos e indiretos para justificar a alteração de traçado, observa-se que os custos com desapropriação não foram integrados a nenhum dos estudos apresentados pela contratada. Torna-se imperativo, contudo, isolar o impacto financeiro imediato desta rubrica no caixa do erário, visto que as indenizações são pagas diretamente pelo Estado aos proprietários, independentemente de controvérsias sobre o custo de remanejamento dos dutos. Nesse sentido, a análise pormenorizada dos processos indenizatórios permite mensurar uma disparidade financeira entre as estimativas do anteprojeto e os valores efetivamente apurados no projeto básico.

No traçado original, a estimativa para o trecho (estacas 670 a 845), ajustada para junho de 2020, totalizava R\$ 459.957,43 (Tabela 2). Cumpre registrar que este valor de referência foca na avaliação de terra nua e benfeitorias, servindo como base para o planejamento orçamentário inicial do Estado.

Tabela 2: Custos de desapropriação do traçado original da ES-318 na região analisada

ID	Estaca início	Estaca fim	Área (m²)	Custo
16	670+16,64	710+16,27	10.056,59	R\$ 28.057,89
16	671+12,75	722+15,35	24.765,32	R\$ 69.095,24
16	32+19,88	70+16,24	28.139,53	R\$ 78.509,29
17	721+4,06	835+7,71	54.175,12	R\$ 151.148,58
17	762+2,95	811+11,53	14.405,98	R\$ 92.161,89*
17	847+1,52	863+4,26	14.689,80	R\$ 40.984,54
Ref. Anteprojeto		Total	146.232,34	R\$ 459.957,43

* Inclui o custo indenizatório de R\$ 51.969,21 referente a benfeitorias

Com a aprovação da Variante da Ponte Rio Mariricu, os cadastros originalmente identificados como 16 e 17 foram renumerados para 12 e 23, respectivamente. Para viabilizar as indenizações, foram instaurados processos individualizados, cujas imagens aéreas das fichas de avaliação demonstram a ocupação do solo nas áreas avaliadas (Figura 5 e Figura 6).



Figura 5: Propriedade do cadastro (ID) nº. 12 (processo 2025-G1TGT peça #6)



Figura 6: Propriedade do cadastro (ID) nº. 23 (processo 2024-ZCJN2 peça #6)

Os custos apurados após a alteração da diretriz rodoviária para a nova variante estão consolidados na Tabela 3.

Tabela 3: Custos de desapropriação da variante solicitada pelo DER-ES na região analisada

ID	Processo	Benfeitoria	Terreno	Área (m ²)	Custo total
12	2025-G1TGT	R\$ 571.177,69	R\$ 1.062.415,65	105.713,00	R\$ 1.633.593,34
23	2024-ZCJN2	R\$ 9.331,87	R\$ 18.608,19	1.893,00	R\$ 27.940,06
Ref.	Projeto Básico		Total	107.606,00	R\$ 1.661.533,40

A análise comparativa entre as etapas de projeto revela uma distorção econômica: embora a alteração do traçado tenha reduzido em aproximadamente 26% a área total a ser desapropriada (de 146.232,34 m² para 107.606,00 m²), o custo indenizatório apresentou uma trajetória inversa (mais detalhes sobre a redução da área desapropriada são abordados no tópico 9). Em termos nominais, o valor saltou de R\$ 459.957,43 (Anteprojeto) para R\$ 1.661.533,40 (Projeto Básico), um incremento de 261%. Mesmo quando aplicada a atualização monetária pelo INPC para março de 2025, o custo do traçado original alcançaria R\$ 626.868,81,



evidenciando que a variante adotada impôs um aumento real de 165% no impacto financeiro direto ao erário.

Uma análise relevante consiste no isolamento da variável "Terra Nua", permitindo mensurar o impacto direto deste custo com a alteração locacional da diretriz rodoviária, independentemente de outros custos operacionais. Essa metodologia baseia-se no confronto entre as poligonais de áreas delimitadas no Anteprojeto e no Projeto Básico, associadas aos valores unitários por metro quadrado estabelecidos nas fichas de avaliação homologadas pelo DER-ES. A Tabela 4 apresenta, então, a estimativa dos valores de desapropriação para terra nua a partir do confronto entre as poligonais de áreas delimitadas na versão do Anteprojeto associada aos valores unitários por hectare estabelecidos nas fichas de avaliação de cada imóvel (valores unitários extraídos do processo 2025-G1TGT peça #6 e processo 2024-ZCJN2 peça #6).

Tabela 4: Estimativa de avaliação de terra nua (traçado inicial, Anteprojeto)

Anteprojeto	Área (m ²)	Valor Unitário (Ref.)	Valor Total
ID 12 (2025-G1TGT)	62.961,44	R\$ 10,05 / m ² (peça #6)	R\$ 632.762,47
ID 23 (2024-ZCJN2)	83.270,90	R\$ 9,83 / m ² (peça #6)	R\$ 818.552,95
Total	146.232,34		R\$ 1.451.315,42

Já a Tabela 5 apresenta os valores de desapropriação para terra nua definidos na etapa do Projeto Básico.

Tabela 5: Avaliação de terra nua (variante solicitada pelo DER-ES, Projeto Básico)

Projeto Básico	Área (m ²)	Valor Unitário (Ref.)	Valor Total
ID 12 (2025-G1TGT)	105.713,00	R\$ 10,05 / m ² (peça #6)	R\$ 1.062.415,65
ID 23 (2024-ZCJN2)	1.893,00	R\$ 9,83 / m ² (peça #6)	R\$ 18.608,19
Total	107.606,00		R\$ 1.081.023,84

Ao confrontar os cenários, observa-se que a variável "Terra Nua" apresentou uma redução financeira de aproximadamente 25%, o que guarda proporcionalidade com a redução física de cerca de 26% na área total a ser desapropriada (de 146.232,34 m² para 107.606,00 m²). Mais detalhes sobre a redução da área desapropriada são apresentados mais adiante, no tópico 9 que trata da substituição da solução de engenharia na ES-010

Essa redução no custo do solo, no entanto, é superada pela elevação nos custos de indenização de benfeitorias do Cadastro nº 12. Embora o Memorando nº



281/2023 (processo 2025-SWC88, peça #38) tenha afirmado que “neste traçado novo as propriedades a serem desapropriada não constam benfeitorias sendo formado apenas de terrenos compostos de vegetação natural em sua maior parte”, foi observado que o montante de R\$ 571.177,69 (valor retificado conforme processo 2025-G1TGT peça #23) relativo a benfeitorias reprodutivas e não reprodutivas representa, isoladamente, cerca de 53% do valor total da terra nua para a variante solicitada pelo DER-ES. No traçado inicial do Anteprojeto as benfeitorias estimadas correspondiam a aproximadamente 11% do valor total de desapropriação (Tabela 2).

Essa disparidade referente à indenização de benfeitorias é explicada pela mudança da tipologia de ocupação do solo: enquanto a diretriz original do Anteprojeto incidia predominantemente sobre áreas de pasto e reserva legal, a variante solicitada pelo DER-ES intercepta zonas de cultivo irrigado de valor produtivo, como coco, pimenta rosa e eucalipto (Tabela 6), que totalizaram R\$ 516.618,40 adicionais nos custos de desapropriação.

Tabela 6: Custos unitário avaliado por hectare na propriedade do cadastro nº. 12

Cultura	Critério e Referência	Valor por hectare
Coco irrigado	2025-G1TGT #6 p. 6	R\$ 102.155,04 / ha
Pimenta rosa	2025-G1TGT #6 p. 8	R\$ 27.107,22 / ha
Pastagem irrigada	2025-G1TGT #6 p. 7	R\$ 20.978,88 / ha
Eucalipto	2025-G1TGT #3 p. 113	R\$ 30.303,42 / ha
Reserva legal	2025-G1TGT #3 p. 128	R\$ 16.195,68 / ha

É necessário destacar que o impacto financeiro é ainda mais expressivo nas áreas de consórcio de culturas: ao considerar que os cultivos de pimenta rosa e coco ocorrem de forma sobreposta, o valor indenizatório atinge R\$ 129.262,26 por hectare, conforme demonstra a Figura 7.

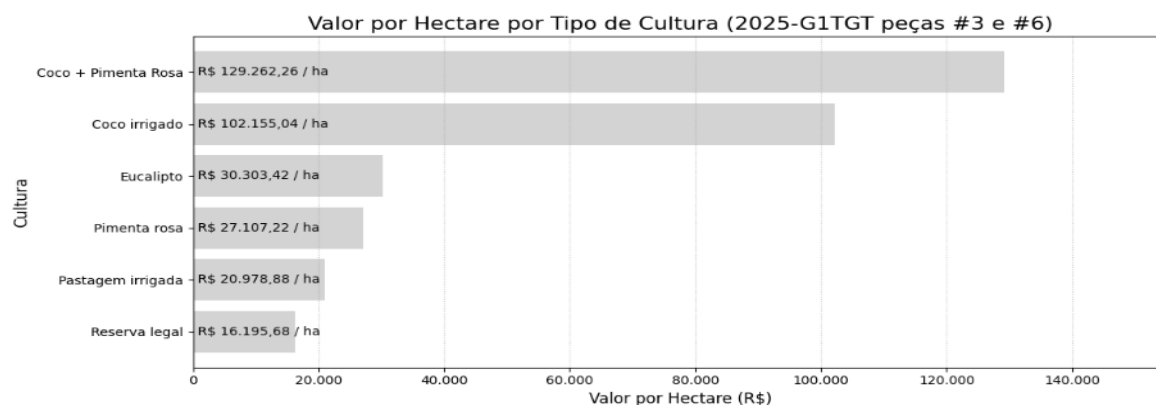


Figura 7: Valor unitário do hectare de cada área de cultivo

Essa transição de impacto é visualmente comprovada pelo mapa da Figura 8, elaborado a partir de coordenadas georreferenciadas enviadas pela contratada ao IEMA (conforme arquivos em formato *shapfile* disponíveis em <https://iema.es.gov.br/GrupodeArquivos/EIA-2025>). O mapeamento demonstra que a opção pela variante deslocou a diretriz da rodovia de áreas compostas predominantemente por reserva legal e pastagem para áreas de valor produtivo (coco, pimenta e eucalipto).

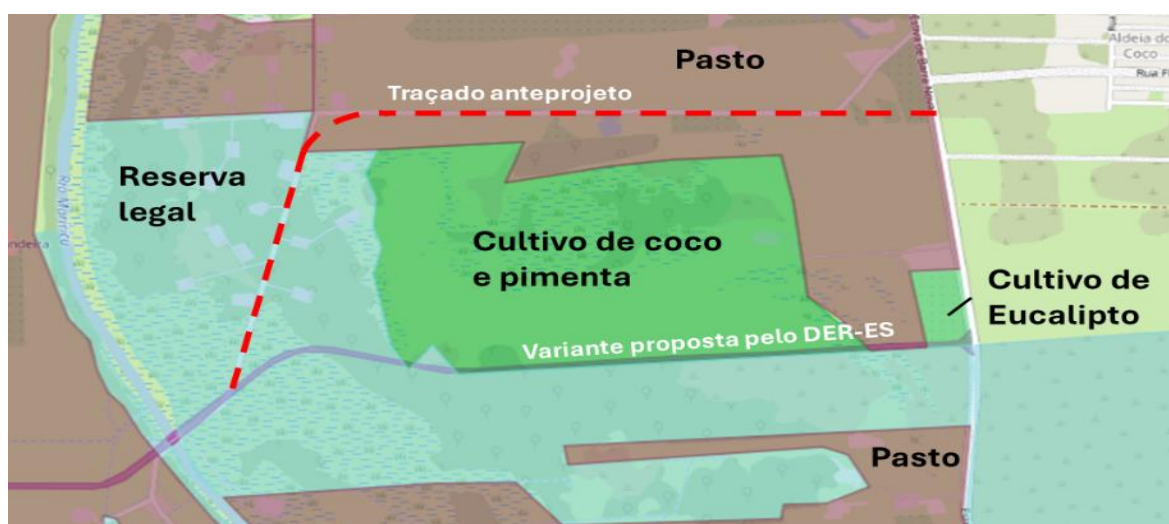


Figura 8: Mapa com as coordenadas georreferenciadas disponível no EIA

Cumprir registrar novamente que, devido à ausência de informações obrigatórias no Relatório Técnico e Econômico, não foi possível confrontar esses indicadores de desapropriação com a totalidade real dos custos globais. Todavia, as informações atualmente disponíveis tendem a demonstrar que a opção pela variante resulta em um incremento de custos para o erário, visto que a elevação nas indenizações não se encontra acompanhada de memórias de cálculo que comprovem economias compensatórias.

8. Da Motivação Técnica Superveniente e do Confronto de Custos Totais

Em resposta à Solicitação Técnica nº 001 — OSI 004/2026 (processo 2025-SWC88 peça #33), o DER-ES apresentou Nota Técnica (processo 2025-SWC88 peça #37) sustentando que a alteração do traçado se fundamentou em restrições operacionais



impostas pela empresa SEACREST SPE Cricaré S.A., operadora autorizada pela ANP nos Polos Cricaré.

Segundo o órgão, após a expedição da Ordem de Serviço para o projeto básico, a concessionária informou a impossibilidade de qualquer intervenção, ainda que provisória, sobre as faixas de dutos, fundamentando-se na Portaria ANP nº 125/2002. Complementa que a SEACREST identificou interferências diretas do traçado original com poços ativos de exploração de petróleo e gás, especialmente entre as estacas 620 e 800, além de infraestruturas essenciais associadas, como redes de fibra óptica, sistemas elétricos e tubulações de transporte e alega que a variante buscou evitar um custo direto estimado em R\$ 1.800.000,00, referente ao abandono e arrasamento de cinco poços (R\$ 360.000,00 /unidade), montante que não contemplaria riscos de atrasos contratuais e passivos jurídicos. Complementa que, diante da negativa de autorização para execução de etapas da obra nessas áreas de interface, foi emitido o Memorando nº 281/2023 solicitando o Estudo de Viabilidade para a nova variante.

Contudo, verifica-se uma lacuna documental relevante: apesar da especificidade das restrições relatadas, tal interface operacional e as exigências formais da concessionária não constam nos relatórios que aprovaram a variante originalmente (processo 2025-SWC88 peças #42 e #46; processo 2024-L1KFF, peça #12), nem foram localizados nos autos os documentos ou comunicações oficiais da SEACREST que registraram tais impedimentos à época da decisão, incluindo o Memorando nº 281/2023. Cabe destacar, novamente, a informação abordada no Projeto Básico aprovado (processo 2025-SWC88 peça #44, p. 188):

“Conforme constante no anteprojeto, está acordado entre o DER-ES e Petrobrás que nos segmentos onde o projeto do Contorno atingir redes de dutos subterrâneos, os serviços de aterros previstos no projeto poderão ser executados sem necessidade de remanejamento das mesmas.

Para os dutos denominados aéreos existentes lateralmente à rodovia, a Petrobrás executará seu remanejamento.”

Outro ponto relevante para o controle interno reside na justificativa locacional do Memorando. O documento afirma textualmente que:



(...) neste traçado novo [variante] as propriedades a serem desapropriadas não constam benfeitorias sendo formado apenas de terrenos compostos de vegetação natural em sua maior parte.”

Tal afirmação é contraditada pelos laudos de avaliação homologados pela própria autarquia (processo 2025-G1TGT). Conforme detalhado no Tópico 7 deste relatório, a variante escolhida interceptou áreas de cultivo intensivo e irrigado (coco e pimenta rosa) no Cadastro nº 12, resultando em um custo de indenização por benfeitorias de R\$ 571.177,69, montante este que representou cerca de 53% do valor da terra nua avaliada no local. Assim, a premissa de que o novo traçado atingiria apenas "vegetação natural" mostrou-se equivocada, gerando ônus financeiro por benfeitorias que o Memorando alegava inexistir.

Cabe a ressalva que o processo carece de um mapeamento detalhado e quantificado dos custos e condicionantes operacionais que fundamentariam a mudança de diretriz. Embora o Memorando nº 281/2023 introduza premissas que, em tese, alterariam o cenário previsto no anteprojeto, a ausência de uma memória de cálculo que realize o confronto analítico entre os cenários, contrastando o custo global do traçado original (incluindo o remanejamento de tubulações e eventuais indenizações por perda de produção) com o custo global da variante (contemplando o impacto financeiro das desapropriações em áreas produtivas), impede a aferição da real vantajosidade técnica e econômica da alteração. Destaca-se novamente que a existência das interferências era conhecida desde a etapa do Anteprojeto (processo 2021-W4Q08 peça #5 p. 441 a 445) conforme imagens do projeto apresentadas na Figura 9, Figura 10, Figura 11 tendo sido questionados por empresas que participaram do processo licitatório (processo 2021-W4Q08, peças #187, #279, #291, #294, #298, #314 e #322) e abordados pelo DER-ES em resposta (processo 2021-W4Q08 peças #284, #295, #302, #308, #318 e #338).



seguir e não constam os valores de desapropriação em nenhuma das versões do Relatório Técnico e Econômico (processo 2025-SWC88 peça #42 de out/2023, processo 2024-L1KFF peça #12 de dez/2023 e processo 2025-SWC88 peça #46 de out/2024). Apenas os valores que demonstraram aumento no custo das obras são abordados na versão de dezembro de 2023. A Quinta Análise Técnica Do Projeto Executivo De Engenharia Para Execução Das Obras De Implantação Da Rodovia ES-318 (Processo 2025-SWC88 peça #44) elaborado por empresa gerenciadora concluiu pela aceitação e aprovação da última versão (processo 2025-SWC88 peça #46), que não incluíram os valores do aumento de custos nas obras.

Tabela 7: Comparativo de valores orçados (processo 2024-L1KFF peça #12)

Descrição	Anteprojeto	Projeto Básico
Terraplenagem	R\$ 4.624.699,24	R\$ 5.152.268,03
Drenagem e OAC	R\$ 1.738.226,76	R\$ 1.064.488,88
Pavimentação	R\$ 7.075.540,62	R\$ 8.238.799,29
Ligantes betuminosos	R\$ 4.873.794,30	R\$ 3.899.035,44
Obras de proteção de gasoduto	R\$ 699.308,29	R\$ 814.278,51
Sinalização	R\$ 254.566,48	R\$ 254.202,84
Desapropriação	R\$ 626.868,81*	R\$ 1.661.533,40
Remanejamento de interferências**	R\$ 1.800.000,00	-
Total	R\$ 19.954.156,29***	R\$ 21.084.606,39

* Valor corrigido pelo INPC conforme documento anexo.

** Informação não identificada nos autos até a aprovação da alteração do traçado, comunicada em resposta à Solicitação Técnica nº 001 - OSI 004/2026 (processo 2025-SWC88 peça #37).

*** Não inclui o valor de remanejamento de interferências pois este custo deve ser arcado pela contratada (processo 2021-W4Q08 peças #284, #295, #302, #318 e #338 e processo 2025-SWC88 peça #44, p. 188).

A análise comparativa dos dados consolidados na Tabela 7 não permite concluir que a opção pela variante proposta pelo DER-ES atendeu o interesse público sob o critério da economicidade para o erário. A existência de custos não identificados ou não considerados na análise, prejudica a conclusão apresentada. A avaliação da economicidade da alternativa adotada exige a consideração de todos os custos relevantes associados aos cenários comparados, conforme estabelece a Instrução de Serviço DNIT IS-207.

A justificativa apresentada para a adoção da variante, baseada em uma suposta economia de R\$ 1.800.000,00 decorrente do não remanejamento de poços de petróleo, também carece de fundamentação adequada nos autos. Para que tal argumento possa ser validado, é indispensável analisar memórias de cálculo e demais elementos que subsidiaram a estimativa desse montante, permitindo a



verificação da consistência do valor indicado e a realização de análise comparativa conclusiva, o que não foi realizado à época da aprovação da solução pela alteração do traçado.

Ademais, resta a controvérsia jurídica quanto à responsabilidade pelo custeio das interferências. Enquanto o Memorando nº 281/2023 sustenta que os custos "cairão sob tutela do Estado", as respostas do DER-ES na fase de licitação (processo 2021-W4Q08 peças #284, #295, #302, #308, #318 e #338) e a Matriz de Riscos (peças #235 e #236) são taxativas ao atribuir à contratada a responsabilidade técnica e financeira pelo remanejamento de interferências (exceto postes). Adicionalmente, o Projeto Básico aprovado (processo 2025-SWC88 peça #44, p. 188) também traz a informação que:

Conforme constante no anteprojeto, está acordado entre o DER-ES e Petrobrás que nos segmentos onde o projeto do Contorno atingir redes de dutos subterrâneos, os serviços de aterros previstos no projeto poderão ser executados sem necessidade de remanejamento das mesmas.

Para os dutos denominados aéreos existentes lateralmente à rodovia, a Petrobrás executará seu remanejamento.

Independentemente de a interferência da SEACREST ser considerada um "risco geológico/operacional" imprevisto no anteprojeto, a Instrução de Serviço DNIT IS-207 descreve a necessidade de apresentação custos que deverão refletir o máximo grau de detalhe e precisão possível e adotar os mesmos critérios e conceitos para todas as alternativas em análise. A decisão administrativa de desviar o traçado para áreas produtivas de alto valor comercial, sob a justificativa de que seriam apenas de "vegetação natural", revela uma fragilidade na instrução processual que resultou em impacto financeiro substantivo e imediato ao caixa do erário.

A ausência do mapeamento completo e a devida mensuração de todos os componentes de custo em ambos os traçados impossibilita concluir que a mudança de diretriz representa, de fato, o "menor dispêndio" exigido pelo Termo de Referência.

9. Alteração das Soluções de Engenharia na ES-010

Adicionalmente, identificou-se uma alteração na solução geométrica adotada para o trecho de conexão com a rodovia ES-010 (Figura 12, processo 2021-W4Q08 peça

#1001) que resultou em redução de área desapropriada inicialmente quantificada (tópico 7). O anteprojeto previa a implantação de uma rotatória alongada com dois retornos; entretanto, a solução aprovada no Projeto Básico e detalhada no Relatório Técnico e Econômico (processo 2024-L1KFF, peça #12) estabeleceu uma rotatória curta seguida de pista única com duas faixas de tráfego. Na referida peça #12, a opção por essa alteração não foi acompanhada de qualquer justificativa técnica.



Figura 12: Traçado do anteprojeto da ES-318 (vermelho) e variante proposta pelo DER-ES (amarelo)

A motivação para esta mudança só foi apresentada em revisão posterior do relatório (outubro de 2024, processo 2025-SWC88 peça #46). O documento informa que a solução foi pactuada em reuniões entre o DER-ES e a contratada, prevendo a criação de um canteiro centralizado para manter a linha de transmissão de alta tensão existente, adequando as pistas à faixa de domínio disponível e visando evitar novas desapropriações. Entretanto, é importante ressaltar que as desapropriações não deveriam ser tratadas como acréscimo, uma vez que já estavam previstas no anteprojeto original. O detalhamento comparativo das soluções para este trecho específico está ilustrado na Figura 13.



Figura 13: Detalhamento de ambas as soluções apresentadas para o trecho confrontante com a ES-010

Em vistoria técnica realizada no local, foi observado que a linha de alta tensão está situada à direita da rodovia no sentido Guriri, conforme demonstrado na Figura 16.



Figura 14: Linha de transmissão de alta tensão posicionada à direita da via

A solução geométrica do anteprojeto apresentada (processo 2021-W4Q08 peça #5, p. 446) já considerava as interferências da rede de alta tensão, conforme pode ser observado na Figura 15.



Figura 15: Imagem do anteprojeto de interferências

Adicionalmente, cumpre registrar que foram firmados dois termos aditivos no Contrato nº 026/2023: o primeiro (processo 2021-W4Q08 peça #792), destinado à prorrogação do prazo de execução e vigência por mais 461 dias, e o segundo (processo 2021-W4Q08 peça #963), de valor, que atualizou o montante total da contratação de R\$ 164.297.137,53 para R\$ 190.284.632,18. Ressalte-se que tais aditamentos não compuseram o escopo da presente auditoria; contudo, apresentam um potencial nexos de causalidade com as alterações de traçado e de soluções de engenharia analisadas neste relatório. Torna-se, portanto, necessária uma verificação posterior para apurar se as referidas modificações de projeto resultaram em acréscimos indevidos ou supressões de serviços que possam ter comprometido a vantajosidade inicialmente obtida no certame original.

10. Conformidade com as Normas de Licenciamento Ambiental

No que tange aos aspectos ambientais, a obrigatoriedade de elaboração do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e seu respectivo Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) é fundamentada no Artigo 2º da Resolução CONAMA nº 001/1986 que estabelece que o licenciamento de atividades modificadoras do meio ambiente, especificamente no caso de implantação de estradas de rodagem, deve ser submetido à aprovação do órgão estadual competente.

Adicionalmente, o processo deve observar a Instrução Normativa IEMA nº 13-N/2021, que define os procedimentos administrativos e critérios técnicos para o licenciamento de rodovias e obras afins no estado. Esta normativa vincula a análise dos estudos de traçado à avaliação do potencial degradador da atividade, visando sistematizar o trâmite administrativo e garantir a proteção ambiental. A IN nº 13-

N/2021 ressalta ainda a necessidade de apresentação de informações complementares em situações de alteração de projeto, melhoramentos ou modificações de traçado que ocorram após a emissão da licença ambiental original. Quanto à metodologia de seleção de traçados, o Termo de Referência do IEMA (versão 04, de 16/11/2020, processo 2021-W4Q08 peça #37), determina que a definição das diretrizes rodoviárias deve constar obrigatoriamente no capítulo de "Caracterização do Empreendimento" e deve focar na análise comparativa das melhores alternativas sob os prismas técnico, econômico e ambiental.

Para a implantação de novos contornos rodoviários, o empreendedor tem a obrigação de apresentar, no mínimo, três alternativas tecnológicas e locais estudadas, acompanhadas de justificativa técnica detalhada para a seleção da opção adotada. Cabe registrar que o IEMA disponibiliza em seu portal oficial (<https://iema.es.gov.br/GrupodeArquivos/EIA-2025>) duas versões dos estudos apresentados para a execução desta obra (inicial com data 12/02/2025 e revisada com data 04/07/2025), também entranhadas no processo 2025-SWC88 peças #58 a #61.

Na primeira versão do EIA, observa-se uma discrepância entre o conteúdo textual e o material gráfico apresentado. Embora as imagens do estudo exibissem apenas duas opções de traçado (Figura 16 e processo 2025-SWC88 peças #62 e #63), o texto descrevia três alternativas locais, baseando-se nas soluções propostas no "Relatório de Estudo de Traçado da Variante da Ponte Rio Mariricu – ES-010" (processo 2025-SWC88, peça #42).



Figura 16: Alternativas de traçado apresentadas para o trecho na primeira versão do EIA

O estudo apresentou um quadro comparativo entre as alternativas I, II e III, no qual a maioria dos campos continha informações praticamente idênticas, à exceção do meio Antrópico.

Por outro lado, a versão revisada do EIA altera a abordagem, reconhecendo que a Resolução CONAMA nº 001/1986 exige a análise de alternativas tecnológicas e locais. Nesta versão, o estudo passa a contemplar três alternativas de traçado, afirmando que essa escolha proporciona uma base comparativa robusta para mitigar conflitos socioambientais.

Contudo, embora apresente três cenários, o estudo suprimiu em um primeiro momento a alternativa aprovada no anteprojeto original das comparações diretas (Figura 17). Tal exclusão impede que o órgão ambiental (IEMA) e a sociedade avaliem se o traçado original era de fato inviável frente às novas opções propostas. Adicionalmente, a opção de alteração de traçado também incluiu uma supressão adicional de vegetação (processo 2025-SWC88 peça #65).



Figura 17: Alternativas de traçado apresentadas no EIA revisado

Em trecho posterior, o EIA apresenta a imagem de ambos os traçados estudados para a variante da ponte do rio Mariricu, contudo, a exposição é tecnicamente confusa. Na imagem da variante da ponte do rio Mariricu, reproduzida na Figura 18, o documento confunde nomenclaturas ao apontar o trecho definido no anteprojeto como "Variante" e o trecho solicitado pelo DER-ES (que já havia sido apresentado como "estudo de traçado" na primeira versão) como a "Alternativa de Traçado".



Figura 18: Variante da ponte do rio Mariricu apresentada no EIA revisado

A análise pormenorizada dos Estudos de Impacto Ambiental (EIA), abrangendo tanto a versão inicial quanto a revisada, revela que ambos os documentos carecem de clareza técnica e apresentam contradições lógicas que comprometem a seleção da solução mais adequada para o traçado da rodovia.

Na primeira versão do EIA, o documento alega erroneamente que o regime de Contratação Integrada (RDCi) impediria o estudo de alternativas locais robustas. O documento apresenta também dados de impacto físico, biótico e financeiro rigorosamente idênticos para rotas distintas, situação muito improvável de ocorrer.

Embora a versão revisada altere o discurso jurídico para se adequar à Resolução CONAMA nº 001/1986, o estudo suprimiu a alternativa originalmente aprovada no anteprojeto das comparações diretas. O foco da análise comparativa restringiu-se a confrontar a variante de interesse da gestão com opções inviáveis, como o traçado que exigiria a demolição de uma unidade do sistema penitenciário.

A falta de rigor na identificação dos eixos rodoviários e a utilização de nomenclaturas inversas em representações gráficas dificultam a compreensão da solução técnica recomendada. Essa obscuridade dificulta a percepção de que a alternativa selecionada como ideal é, em realidade, a variante que onera o erário com o aumento no custo da indenização por desapropriações.

Adicionalmente, foi verificado que ambos os estudos (inicial e revisado) apresentam um padrão redacional precário, com deficiências na clareza e precisão terminológica que prejudicam o controle técnico e a fidedignidade das informações apresentadas. A análise identificou erros de concordância, ortografia, sintaxe e



lógica, que não apenas dificultam a leitura, mas comprometem a interpretação das soluções de engenharia, como exemplos a seguir, extraídos dos documentos:

- Frases incompletas e ausência de nexos lógicos como no documento revisado ao apresentar conclusões técnicas ininteligíveis, a exemplo do trecho: "representa o menor entre os meios físico, biótico e socioeconômico", o qual falha ao não definir o objeto da comparação (seja impacto, custo ou risco), tornando a afirmação vazia de conteúdo técnico.
- Inconsistências como utilização ambígua e, por vezes, invertida dos conceitos de "Variante" e "Alternativa de Traçado" entre as descrições textuais e as legendas gráficas. Tal imprecisão induz ao erro na identificação espacial dos eixos rodoviários e oculta a real natureza da alteração proposta.
- Padronização artificial de dados na primeira versão quando o estudo afirma, de forma tecnicamente inverossímil, que os impactos nos meios físico e biótico, bem como o valor da obra, seriam "iguais para ambas as alternativas", mesmo tratando-se de traçados que percorrem solos e áreas de vegetação distintos.

Tal situação dificulta a compreensão técnica das soluções propostas e compromete a qualidade de um documento que é alicerce para o licenciamento ambiental perante o IEMA, denotando fragilidade técnica na elaboração dos estudos ambientais que fundamentariam a escolha da variante.

Quesito 2	Existe justificativa técnica para a construção de uma nova ponte, em detrimento da utilização de infraestrutura existente?
Resposta:	Em análise ao Processo 2021-W4Q08, foi verificado que a construção da ponte sobre o Rio Mariricu (estaca 655+4,058 a 658+14,058 extensão 70 metros) apresenta fundamentação técnica estruturada e prévia aos fatos objeto da denúncia. A referida obra de arte especial já constava no Relatório de Anteprojeto de 2021 (processo 2021-W4Q08 peça #4 item 3.6.3) e no Termo de Referência do RDCi (processo 2021-W4Q08 peça #132 p. 34), com orçamento estimado em R\$ 6,1 milhões (processo 2021-W4Q08 peça #135), indica que sua necessidade foi identificada em etapa anterior à fase de execução (Figura 19).

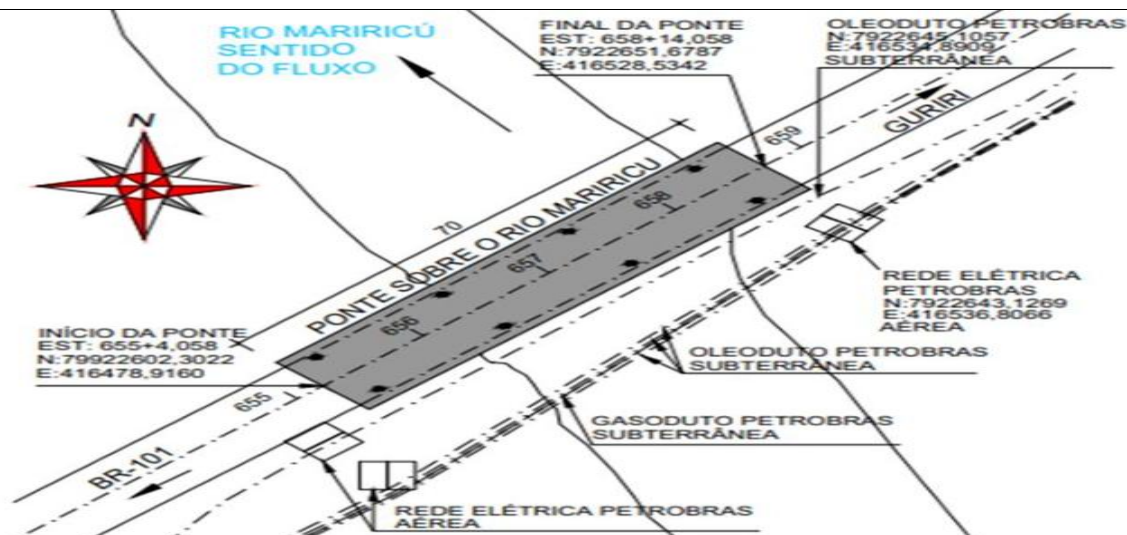


Figura 19: Imagem ilustrativa da ponte a ser construída

Em visita ao local ficou constatado que a ponte existente possui tabuleiro em madeira e largura suficiente para a passagem de apenas um veículo por vez, não possuindo características compatíveis com a estrada projetada (Figura 20).



Figura 20: Ponte de serviço sob o rio Mariricú (fonte: Secont)

Um ponto destacado para a escolha desta localização específica e da solução de engenharia adotada é a interferência com o oleoduto e o gasoduto subterrâneos da Petrobras (SM-08) assentados a 10 metros de profundidade, na proximidade da área. O projeto detalha que a utilização de estacas metálicas e a manutenção de afastamento mínimo de três metros das tubulações foram decisões técnicas para mitigar riscos de vibração e preservar a integridade da infraestrutura local.



	<p>Portanto, tais evidências indicam que a execução da OAE (Obra de Arte Especial) possui motivação técnica anterior ao processo de desapropriação.</p>
Quesito 3	<p>O processo de desapropriação e o pagamento da indenização ao diretor-presidente do DER-ES seguiu a tramitação observada em casos semelhantes?</p>
Resposta:	<p>Para contextualizar a análise do processo de desapropriação em questão, é fundamental apresentar as conclusões do Relatório de Auditoria nº 020/2024 (processo 2024-BWXX2 peça #254) da Secretaria de Estado de Controle e Transparência (SECONT). De acordo com os achados da auditoria, o trâmite de uma desapropriação no DER-ES é marcado pela intempestividade. A auditoria identificou que a autarquia frequentemente inicia obras sem concluir os processos expropriatórios, o que gera paralisações e custos adicionais. Entre as constatações identificadas, destacam-se:</p> <ul style="list-style-type: none">• Em cerca de 63% dos contratos analisados, a publicação do Decreto de Utilidade Pública (DUP) ocorreu de forma inadequada, ou seja, após a emissão da ordem de serviço para o início das obras.• Aproximadamente 67% dos cadastros de imóveis precisaram ser refeitos devido a erros, desatualizações ou informações incompletas, gerando atrasos que se estendem por anos após o início planejado da rodovia.• Ausência de disponibilidade orçamentária suficiente para atender ao fluxo das demandas sendo comum encontrar processos parados por mais de um ano aguardando apenas o empenho orçamentário para que o pagamento possa prosseguir.• Mais da metade das obras analisadas sofreram paralisações ou prorrogações diretas em razão da não conclusão tempestiva das desapropriações. <p>Nesse contexto, ao analisar a tramitação específica do processo de desapropriação do Cadastro nº 12 (ID 12), de propriedade do Diretor-Presidente do DER-ES, em comparação com os demais processos de desapropriação da rodovia ES-318 (Figura 21), observa-se que, embora os prazos totais possam sugerir uma normalidade estatística, a distribuição interna do tempo de trâmite revela uma celeridade atípica na fase financeira.</p>

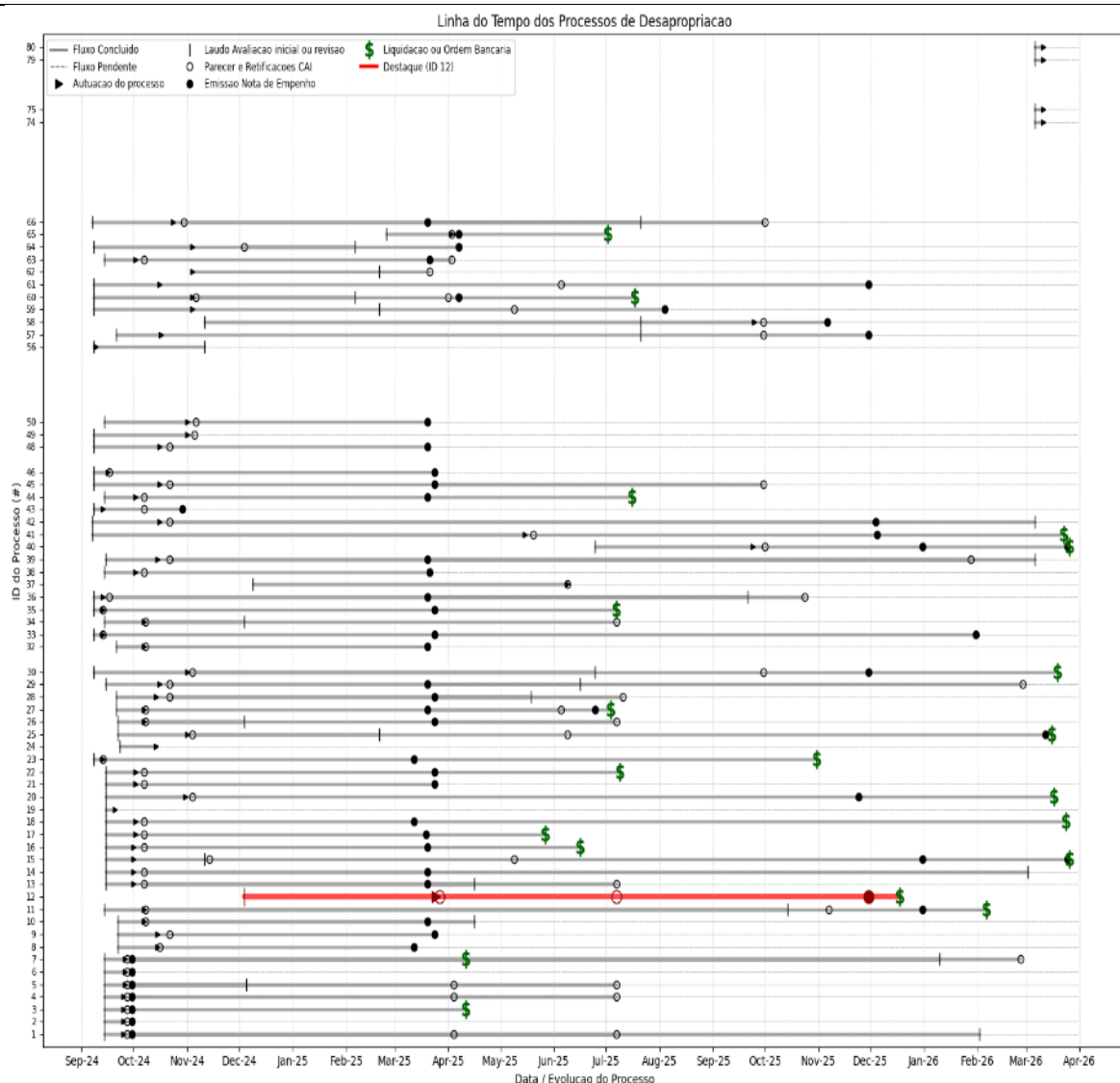


Figura 21: Linha do tempo dos marcos relacionados aos processos de desapropriação

A seguir, está detalhada a análise técnica dessa tramitação fundamentada nos gráficos de distribuição temporal.

Fase de Instrução e Cadastro: Tramitação Lenta

Diferente do que as constatações apontadas na Auditoria 020/2024 (processo 2024-BWXX2 peça #254) poderiam sugerir para um caso de suposto favorecimento, o processo do ID 12 não apresentou início célere.

- Ordem de Início (processo 2021-W4Q08 peça #617) até a emissão do Laudo de Avaliação (processo 2025-G1TGT peça #6) pela contratada e autuação do processo de desapropriação (processo 2025-G1TGT): No gráfico da Figura 22, as linhas vermelhas (ID 12) encontram-se à direita das médias e

medianas. Isso indica que o laudo de avaliação e a autuação do processo de desapropriação demoraram mais tempo do que a maioria dos outros proprietários afetados pela obra.

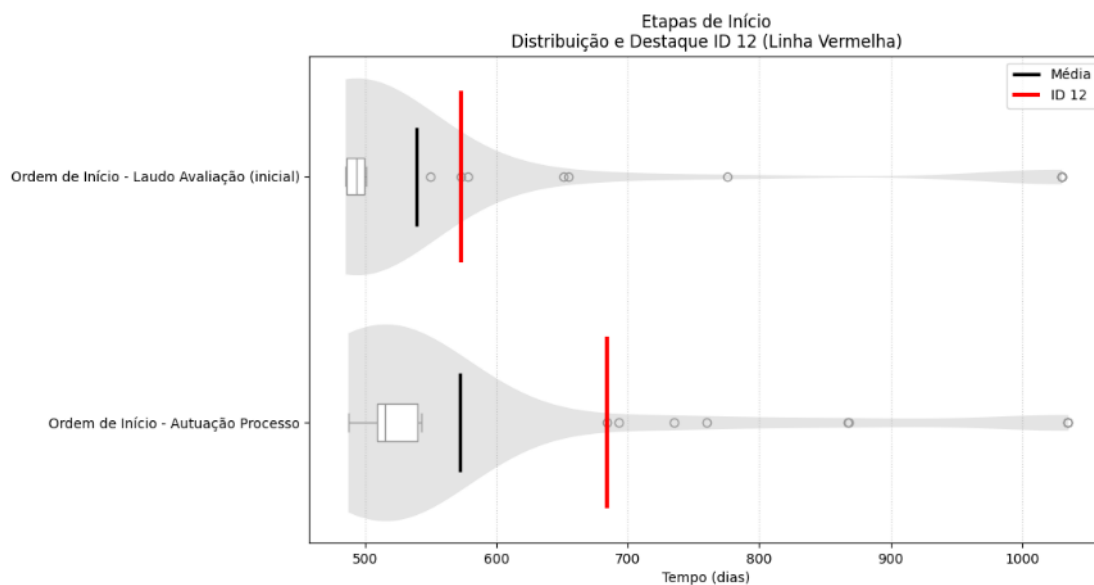


Figura 22: Distribuição dos tempos de tramitação dos processos de desapropriação (Etapas de início)

- Laudo de Avaliação (processo 2025-G1TGT peça #6) até o Parecer da Comissão de Avaliação Imobiliária do DER-ES: Da mesma forma, o intervalo entre a elaboração do laudo de avaliação pela empresa contratada e o parecer técnico da CAI situou-se a direita da média e mediana do grupo (gráfico superior da Figura 23), demonstrando que a fase de instrução técnica seguiu um ritmo burocrático também mais lento.
- Laudo de Avaliação (processo 2025-G1TGT peça #6) até a emissão da Nota de Empenho (processo 2025-G1TGT peças #30 e #31): também foi verificado que o intervalo de tempo para a emissão da nota de empenho após o laudo de avaliação situou-se à direita da média e mediana dos processos de desapropriação verificados (gráfico inferior da Figura 23).

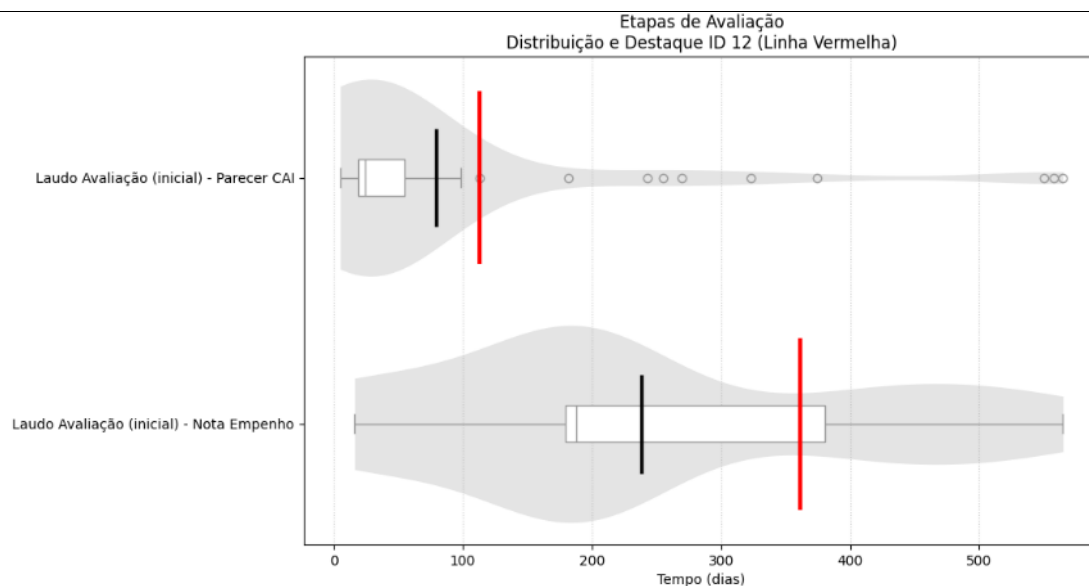


Figura 23: Distribuição dos tempos de tramitação dos processos de desapropriação (Etapas de avaliação)

Fase de Pagamento e Liquidação: Aceleração Identificada

A inversão de comportamento ocorre após a superação das etapas técnicas. Uma vez emitido o Parecer da CAI, o fluxo financeiro do processo de desapropriação do cadastro nº 12 apresentou maior celeridade em comparação aos demais:

- No gráfico inferior da Figura 24, a linha vermelha desloca-se para a extremidade esquerda da distribuição.
- Enquanto a mediana de tempo para o pagamento após o parecer técnico para os demais expropriados é de aproximadamente 430 dias, o processo do ID 12 foi liquidado em apenas 266 dias (27/03/2025 a 18/12/2025).
- Na prática, a fase final de pagamento para o processo foi cerca de 164 dias (mais de 5 meses) mais célere do que o tempo médio de espera dos demais cidadãos.

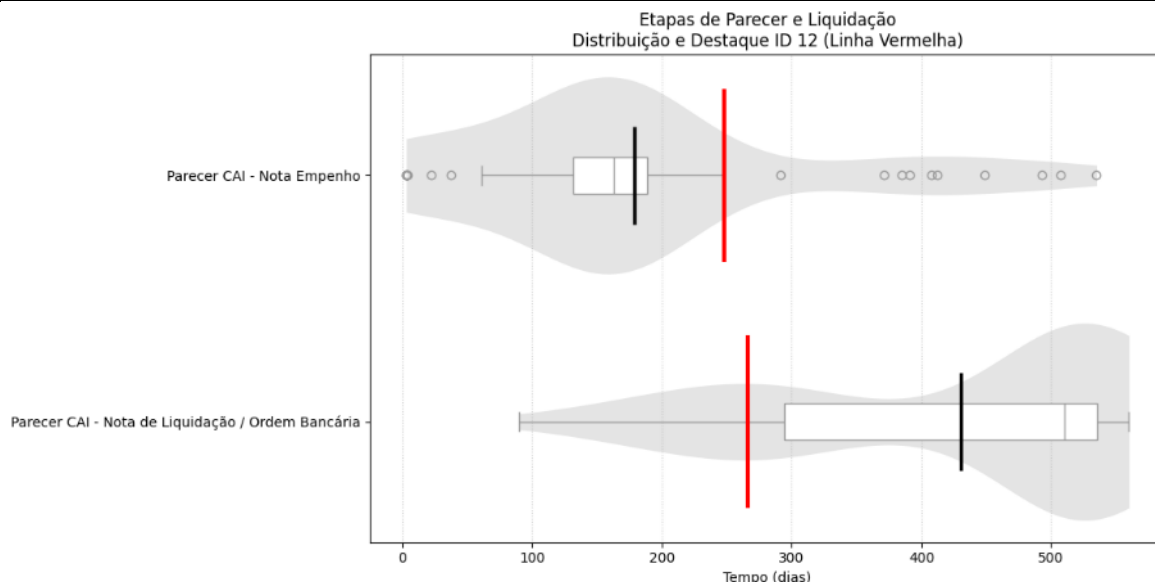


Figura 24: Distribuição dos tempos de tramitação dos processos de desapropriação (Etapas de pagamento)

Embora o tempo total de tramitação não tenha divergido da massa de dados geral, o processo do Cadastro nº 12 não seguiu a tramitação típica observada em casos semelhantes no que tange ao fluxo interno. Houve uma celeridade na etapa de liquidação financeira, permitindo que o pagamento indenizatório fosse efetivado com uma rapidez superior à média e mediana dos demais, elidindo as dificuldades financeiras que, segundo relatório de auditoria da própria SECONT (processo 2024-BWXX2 peça #254), costumam paralisar as desapropriações de outros cidadãos. Contudo, é importante ressaltar que não foram identificados elementos que permitam afirmar a existência de tratamento diferenciado ou favorecimento. A agilidade observada pode decorrer de fatores estritamente operacionais, como ganho pontual de efetividade administrativa ou a própria celeridade do expropriado em fornecer toda a documentação necessária e correta, o que naturalmente facilita o trâmite processual. Assim, na ausência de evidências de ingerência direta na ordem dos pagamentos, tal variação temporal é registrada como um dado de fluxo, sem elementos suficientes para caracterizá-la como uma irregularidade.

Quesito 4	O valor indenizatório pela desapropriação refletiu a realidade de mercado?
Resposta:	Para responder se o valor indenizatório referente ao cadastro #12 reflete a realidade de mercado sob a ótica técnica, é necessário analisar a avaliação metodológica do imóvel, conforme as normas NBR 14653-1 (Procedimentos Gerais) e NBR 14653-3



(Imóveis Rurais). A metodologia de avaliação (processo 2025-G1TGT peça #3) utilizou a combinação de métodos prevista para os diferentes componentes do imóvel rural.

Para a terra nua, foi utilizado o método comparativo direto de dados de mercado, baseado em dados de propriedades semelhantes e tratado por inferência estatística (regressão linear). Nas benfeitorias não reprodutivas, como vedações e portões, aplicou-se o método da quantificação de custo, com uso de tabelas de referência e do fator de depreciação de Ross-Heidecke. Para as culturas de coco e pimenta rosa, foi adotado o método da capitalização da renda, que projeta o valor presente dos fluxos de caixa futuros.

O trabalho atingiu o Grau II de Fundamentação, nível intermediário previsto pela NBR 14.653, caracterizado pelo uso de dados suficientes e confiáveis, aplicação de tratamento estatístico consistente e apresentação de justificativas técnicas mais detalhadas, garantindo boa precisão ao resultado da avaliação. Na caracterização do bem (Item 1), também foi obtido o Grau II, com descrição adequada do imóvel, dos acessos e da capacidade de uso do solo (Classe II). Já na quantidade de dados (Item 2), o estudo alcançou o Grau III, utilizando 36 elementos de mercado, superando o nível mínimo exigido. A significância dos regressores (Item 5) e a significância do modelo (Item 6) igualmente atingiram o Grau III, demonstrando robustez estatística.

Como o imóvel está situado fora do perímetro urbano, de acordo com a Lei Complementar nº 085/2014, conclui-se que a metodologia aplicada para a definição dos valores indenizatórios decorrentes da alteração de traçado da rodovia guarda conformidade com as normas NBR 14653-1 e NBR 14653-3. Tal abordagem metodológica é aplicável ao conjunto das desapropriações do projeto e obteve validação por meio do Parecer Técnico CAI DER 0072/2025 (processo 2025-G1TGT peça #11).

No que se refere ao inventário de culturas e benfeitorias, **tem-se a ressalva de não ter ocorrido, nesta inspeção, conferência quantitativa *in loco* do cadastro realizado. No entanto, chama a atenção o fato de ambas as culturas coco verde e pimenta rosa apresentarem exatamente a mesma quantidade (844 unidades) no laudo de**



avaliação, apesar de possuírem densidades de plantio e áreas ocupadas diferentes conforme resumo apresentado na Tabela 8 (processo 2025-G1TGT peça #6).

Tabela 8: Quantitativo de itens calculado a partir da Ficha de Avaliação do Imóvel #12

Cultura	Quantidade	Densidade (un/ha)	Área Estimada (ha)
Coco Verde	844	204	~ 4,137
Pimenta Rosa	844	277	~ 3,047

Ao considerar as áreas estimadas oriundas da Tabela 8 para as culturas identificadas, tem-se a seguinte relação de áreas desapropriadas a partir dos dados da Ficha de Avaliação do Imóvel nº 12 (processo 2025-G1TGT peça #6):

- Coco Anão Verde: 4,1373 ha (Calculado a partir de 844 unidades e densidade de 204 plantas/ha).
- Aroeira (Pimenta Rosa): 3,0469 ha (Calculado a partir de 844 unidades e densidade de 277 plantas/ha).
- Reserva Legal - Reflorestamento: 1,8000 ha.
- Pastagem Irrigada: 0,3220 ha.
- Eucalipto: 12 unidades (Tratadas como árvores isoladas, sem uma projeção de área em hectares especificada no laudo).
- Área Total Desapropriada (Terra Nua): 10,5713 ha.

O levantamento também incluiu 18,72 m² de muro e 8,40 m² de portão, que são áreas construídas mínimas (totalizando 0,0027 ha) e estão contidas dentro do perímetro total em um traçado rodoviário que intercepta tanto áreas produtivas quanto trechos de solo sem benfeitorias.

No entanto, a análise das imagens dos projetos contidas nas páginas 9 a 13 da Ficha Cadastral nº 12 (Processo 2025-G1TGT peça #5) aponta uma inconsistência documental. As imagens georreferenciadas do traçado da rodovia que atravessa a propriedade de cadastro nº 12 focam primordialmente na identificação de áreas de Reserva Legal e Pastagem. Nas pranchas do projeto de desapropriação apresentadas nessas páginas, não há hachuras ou identificações nominais claras para as culturas de Coco Anão Verde ou Aroeira (Pimenta Rosa) dentro da faixa de domínio, ao contrário do que ocorre com a reserva legal. Essa constatação visual entra em conflito direto com a Ficha de Avaliação do Imóvel (Cadastro nº 12), que serviu de base para o pagamento de R\$ 1,634 milhão. Enquanto as imagens do

projeto nas páginas 9-13 sugerem um terreno a ser desapropriado predominantemente composto por pasto e reserva legal (processo 2025-G1TGT peça #5), a avaliação financeira (processo 2025-G1TGT peça #6) detalha 844 pés de coco irrigado (avaliados em ~R\$ 422 mil) e 844 pés de pimenta rosa (avaliados em ~R\$ 82 mil).

Por fim, a verificação espacial realizada a partir do cruzamento entre a faixa de desapropriação da rodovia e a região de cultivo de pimenta e coco, utilizando dados georreferenciados (conforme arquivos em formato *shapefile* disponíveis no portal do IEMA), indicou que a área de interseção efetiva é de 2,715 ha (Figura 25).



Figura 25: Interseção entre a variante projetada e a área de cultivo de coco e pimenta rosa

Ao aplicar as densidades de plantio verificadas na Tabela 8 (204 un/ha para o coco verde e 277 un/ha para a pimenta rosa) sobre essa área georreferenciada, a quantidade projetada de espécimes seria de aproximadamente 554 pés de coco e 752 pés de pimenta rosa. Estes quantitativos divergem sensivelmente das 844 unidades de cada cultura registradas e indenizadas no laudo de avaliação (processo 2025-G1TGT peça #6). Tal discrepância indica que o valor indenizatório final pode ter sido calculado sobre uma base quantitativa superior à realidade física da área interceptada pela variante, sugerindo que o montante pago não refletiu com precisão a realidade de mercado no trecho efetivamente desapropriado. Adicionalmente, o fato de o laudo de avaliação apresentar exatamente a mesma quantidade (844



	unidades) para ambas as culturas (coco e pimenta) é um indício de que não houve contagem individual.
Quesito 5	Há alguma implicação legal pelo pagamento de desapropriação ao próprio diretor-presidente da entidade?
Resposta:	<p>No âmbito desta inspeção, embora não tenham sido identificados atos administrativos diretos (assinaturas ou despachos decisórios) do Diretor-Presidente especificamente sobre as fases do seu próprio processo indenizatório (Cadastro nº 12), a situação requer análise sob a ótica dos princípios da impessoalidade, moralidade e segregação de funções. Verificou-se a existência de decisões técnicas passíveis de questionamento tomadas por subordinados e por empresas contratadas sob sua gestão, as quais fundamentaram a alteração do traçado original para a variante adotada. Entre os pontos que demandam esclarecimento, destacam-se:</p> <ul style="list-style-type: none">• A iniciativa partiu de diretrizes da própria autarquia (Memorando nº 281/2023), resultando na escolha de uma variante que intercepta áreas de alta produtividade pertencentes ao gestor máximo da autarquia;• A aprovação de estudos e projetos que não apresentaram o "Relatório Técnico e Econômico" em conformidade com as exigências do Termo de Referência, impossibilitando a comprovação de que a variante representa, de fato, o menor dispêndio para o erário.• Identificação de discrepâncias entre o inventário de benfeitorias indenizadas e a realidade física, com o pagamento de 844 pés de cada cultura (coco e pimenta) em uma área de 2,715 ha, quantidade que supera a capacidade física de plantio indicada no próprio laudo de avaliação.• Apresentação de Estudos de Impacto Ambiental com dados padronizados de forma artificial e a supressão do traçado original das comparações diretas na versão revisada, o que compromete a isenção necessária para a escolha da melhor alternativa.• Modificação da solução geométrica na conexão com a rodovia ES-010, baseada na premissa factualmente incorreta de que uma linha de alta tensão impediria a solução do anteprojeto, quando a vistoria técnica comprovou que



tal infraestrutura situa-se fora do eixo da via e a solução original do anteprojeto tampouco apresentava conflito com a rede elétrica existente.

Sob a ótica do controle interno, a solução adotada resultou em valores indenizatórios superiores aos estimados no anteprojeto para aquele segmento, incidindo sobre patrimônio de agente público em posição de influência hierárquica superior. A ausência da justificativa econômica obrigatória, aliada ao direcionamento do traçado pela própria gestão, configura fragilidade nos mecanismos de governança e objetividade administrativa.

Dessa forma, considerando que as lacunas documentais e a tipologia das áreas atingidas impedem a ratificação da economicidade e da isenção do processo, conclui-se pela necessidade de etapas subsequentes de apuração. Tal medida é imperativa para verificar a regularidade da conduta dos agentes envolvidos e assegurar que a administração não tenha sido conduzida em desconformidade com o interesse público e com os preceitos de probidade administrativa.

4. CONSTATAÇÕES

4.1. Inconformidade técnica e ausência de comprovação da economicidade na alteração do traçado

A decisão do DER-ES de substituir o traçado original pela “Variante da Ponte Rio Mariricu” resultou em um aumento nominal nos custos de desapropriação. No entanto, os elementos constantes nos autos, não permitem avaliar de forma conclusiva a economicidade da solução adotada. As principais lacunas identificadas são:

- Os relatórios técnicos não apresentam o confronto analítico entre o custo global do traçado original e o da variante, omitindo em todas as versões o impacto das desapropriações nos estudos de viabilidade.
- A justificativa para evitar custos com dutos petrolíferos (estimados em R\$ 1,8 milhão) conflita com as respostas do DER-ES na licitação e com a Matriz de Riscos, que atribuíam tal ônus financeiro à empresa contratada.



- O Memorando nº 281/2023 fundamentou a mudança na suposição de que a variante atingiria apenas "vegetação natural", o que foi contraditado pelos laudos de avaliação que confirmaram a interceptação de áreas produtivas de valor comercial.

Recomendação 1:

Ao DER-ES, providenciar junto a contratada Relatório Técnico e Econômico em conformidade estrita com a IS-207 do DNIT, contendo memórias de cálculo completas e o comparativo real de custos de desapropriação entre o traçado original e a variante, para que o órgão possa deliberar com transparência sobre a manutenção ou reversão da diretriz.

Recomendação 2:

Ao DER-ES, instaurar procedimento administrativo destinado a apurar a responsabilidade dos servidores e gestores da autarquia que participaram da solicitação e aprovação da alteração do traçado sem a devida fundamentação técnica e econômica incluindo apuração da possibilidade de prejuízo ao erário.

4.2. Inconsistência quantitativa nos valores da indenização (ID 12)

Foi identificada discrepância entre o inventário de benfeitorias indenizadas e a realidade física da área. O laudo de avaliação do Cadastro nº 12 fundamentou o pagamento de 844 pés de coco e 844 pés de pimenta rosa. Entretanto, a análise georreferenciada (GIS) da interseção entre os cultivos e a faixa de domínio indicou uma área de apenas 2,715 ha, a qual comportaria, pelas densidades de plantio do próprio laudo, aproximadamente 554 e 752 unidades, respectivamente. A repetição do número de 844 unidades para ambas as culturas reforça o indício de ausência de contagem individual e pagamento por benfeitorias inexistentes no trecho.

Recomendação 3:

Ao DER-ES, determinar que a Comissão de Avaliação de Imóveis (CAI) proceda à revisão técnica do laudo referente ao cadastro nº 12, confrontando o inventário de 844 unidades por cultura com os dados espaciais do projeto, de modo a verificar a compatibilidade das benfeitorias indenizadas com a área efetivamente afetada pela faixa de domínio.

Recomendação 4:

Ao DER-ES, se constatada a existência de valores pagos a maior, adotar as medidas administrativas cabíveis visando ao ressarcimento ao erário, incluindo a notificação do beneficiário do Cadastro nº 12 para restituição voluntária dos valores pagos em excesso.



Recomendação 8:

Ao DER-ES, apresentar justificativa técnica e estudo técnico-econômico comparativo adequado para a solução adotada, incluindo memória de cálculo comparativo dos valores em relação à solução contratada com base no anteprojeto.

4.5. Deficiência no ambiente de controle interno e potencial conflito de interesses

A aprovação de produtos técnicos (projetos e laudos) formalmente incompletos e materialmente viciados por parte de servidores subordinados à autoridade beneficiada evidencia possível falha na segregação de funções. O cenário configura potencial conflito de interesses, onde o nível hierárquico da gestão pode ter comprometido a objetividade administrativa necessária para resguardar o patrimônio público em face do interesse privado do gestor.

Recomendação 9:

Ao DER-ES, fortalecer os mecanismos de governança e segregação de funções, estabelecendo que aprovações de projetos e laudos que envolvam interesses diretos ou indiretos de membros da alta gestão sejam submetidas a uma instância de controle externa ou superior, garantindo a impessoalidade e a proteção do patrimônio público.

5. CONCLUSÃO

Através da inspeção realizada em atendimento à Ordem de Serviço nº 004/2026, foram respondidos os quesitos propostos, conforme apresentado no item 3 deste relatório. Pelo exposto, especialmente nas respostas aos quesitos, conclui-se pela ocorrência de irregularidades e/ou falhas de controle na execução do Contrato nº 026/2023, referente às obras de implantação da rodovia ES-318 (Contorno de São Mateus). As constatações evidenciam um cenário de fragilidades na gestão e fiscalização técnica por parte do DER-ES.

Conforme detalhado no item 4, verifica-se a necessidade de o DER-ES adotar as recomendações propostas para sanar as irregularidades apontadas. É imperativo o aprimoramento dos controles internos para garantir a estrita observância aos princípios da moralidade, impessoalidade e economicidade na gestão de recursos públicos.



Assim, nos termos deste relatório, cabe aos agentes públicos e autoridades competentes se atentarem para os apontamentos expedidos nesta inspeção, decidindo sobre a melhor forma de adoção das providências necessárias para mitigar os pontos críticos indicados ou a apresentação das razões da divergência no entendimento das questões levantadas.

É o Relatório, em 10 de abril de 2026.

Diogo Furtado de Moura

Auditor do Estado

Documento original assinado eletronicamente, conforme MP 2200-2/2001, art. 10, § 2º, por:

DIOGO FURTADO DE MOURA

AUDITOR DO ESTADO

COEN - SECONT - GOVES

assinado em 15/04/2026 16:24:45 -03:00



INFORMAÇÕES DO DOCUMENTO

Documento capturado em 15/04/2026 16:24:45 (HORÁRIO DE BRASÍLIA - UTC-3)
por DIOGO FURTADO DE MOURA (AUDITOR DO ESTADO - COEN - SECONT - GOVES)
Valor Legal: ORIGINAL | Natureza: DOCUMENTO NATO-DIGITAL

A disponibilidade do documento pode ser conferida pelo link: <https://e-docs.es.gov.br/d/2026-5390Q3>