

COMARCA DE PORTO ALEGRE

7ª VARA DOS FEITOS DA FAZENDA PÚBLICA

2º JUIZADO - FORO CENTRAL

Processo nº 001/1.05.0369844-3

Ação de improbidade administrativa

Autor: Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem

Réus: José Luiz Rocha Paiva e outros

Juíza Prolatora: Marilei Lacerda Menna

Data: 06 de setembro de 2017.

Vistos etc.

Departamento Autônomo de Estradas e Rodagem propõe ação de improbidade administrativa inicialmente contra José Luiz Rocha Paiva, Antônio Carlos Pereira de Souza, Antônio Britto Filho, Flávio Luiz Vaz Netto, André Porto dos Reis, Eleonora Pessil dos Santos, Luiz Antônio Fraga e Rotorbrás Comércio e Indústria de Helicópteros Ltda. aduzindo, em síntese, a existência de irregularidades no procedimento licitatório para aquisição de um helicóptero culminando no desvio de finalidade quanto à utilização da aeronave.

Assevera que na data de 02.07.1997 iniciou-se os atos tendentes a compra da aeronave através de ofício emanado pelo Diretor-Geral do DAER à época ao Secretário Estadual a fim de ser utilizado na prestação de serviços pelo Batalhão da Polícia Rodoviária Estadual. A partir da autorização foi aberta licitação pela CELIC que elaborou o Edital de Concorrência nº 27/97, com observância dos requisitos técnicos referentes ao helicóptero e a empresa

forneecedora. Ocorre que a decisão de compra do helicóptero operou-se sem estudo técnico para a perfeita e adequada caracterização do objeto a ser adquirido, razão pela qual o certame licitatório foi revogado sob fundamento de que teriam havido modificações no projeto solicitado pelo Batalhão de Polícia Rodoviária.

Sobreveio novo edital o qual trazia diferentes especificações técnicas do bem licitado, bem como em relação a habilitação técnica dos eventuais proponentes, de origem desconhecida. Informa que apenas um proponente, a co-demandada Rotorbrás, foi declarada vencedora, restando homologado o procedimento licitatório. O Ministério da Aeronáutica inspecionou a aeronave e concluiu que em vários aspectos não atendia aos requisitos editalícios.

Explana que apesar do relatório técnico desfavorável o negócio restou concluído no valor de R\$ 4.134.000,00, não tendo a aeronave a devida destinação, eis que se ateve ao transporte de agentes políticos do primeiro escalão do Estado. Acusa pela ausência de estimativa de preços, superfaturamento e utilização indevida dos recursos, assim como ausência de estudo técnico para a descrição do objeto e desconformidade do bem adquirido com as especificações do edital. Pede a procedência do pedido com a declaração da nulidade com desfazimento do negócio de compra e venda realizado como pressuposto para o integral ressarcimento do prejuízo causado à autarquia autora, bem como condenar os réus, solidariamente, ao ressarcimento integral do dano; a todos e a cada um ao pagamento de multa civil no valor de duas vezes o montante do dano, tudo a ser apurado em fase liquidatória; a

proibição de contratarem com o Poder Público ou receberem benefícios ou incentivos fiscais ou creditícios, pelo prazo de três anos; e, com exceção da empresa co-ré Rotorbrás, a suspensão dos seus direitos políticos pelo prazo de cinco a oito anos, conforme dispõe o inciso II, do art. 12, da Lei nº 8.429/92, ou sucessivamente, a aplicação das penas do inciso III do mesmo diploma legal.

Citados os réus, Luiz Antonio de Fraga (fls. 731/735) apresentou contestação, arguindo, preliminarmente, a sua ilegitimidade passiva. No mérito alega que não compôs ou mesmo participou da comissão Permanente de Licitação – CELIC e que jamais integrou o quadro funcional da Administração Estatal, inexistindo, ainda, qualquer vínculo com a empresa Rotorbrás. Acusa falta de provas quanto a participação da licitação referida na petição inicial e não se tratar da mesma pessoa mencionada na petição inicial. Pede a extinção do feito, e no mérito, a improcedência da demanda.

Eleonora Pessil dos Santos (fls. 766/777), por sua vez, contesta alegando que a inspeção do helicóptero procedida pelo Ministério da Aeronáutica ocorreu posteriormente a fase em que atuou no processo de licitação. Afirmar que quando do exame das propostas e do julgamento da empresa vencedora da licitação não havia qualquer indicação de que a aeronave não estaria de acordo com as especificações contidas no Edital. Acusa ausência de nexo causal entre os trabalhos da Comissão e eventuais irregularidades em relação ao objeto da licitação. Pede que seja a ação julgada improcedente.

Flávio Roberto Luiz Vaz Netto e Antônio Britto Filho (fls. 826/855) contestam a presente demanda, aduzindo, preliminarmente, que o atual governo persegue o ex-governador, tanto assim que quando se instaurou a sindicância esta ocorreu não para apurar fatos mas para produzir prova robusta para instruir futura ação judicial. Alegam que a sindicância negou aos envolvidos o direito constitucional ao contraditório, afrontando o disposto no art. 5º, inciso LV, da CF. Explanam por suas ilegitimidades passiva e carência de ação. Asseveram que o “de acordo” com a ata do procedimento licitatório refere-se ao relato contido na ata e não com o exame da aeronave, pois se trata de ato formal. Afirmam que os atos praticados não encerram qualquer ilegalidade que possa motivar e fundamentar a demanda. Explanam que o helicóptero é de propriedade do DAER e é operado, guardado e mantido por funcionários da Secretaria dos Transportes. Ressaltam pela existência do Termo de Cooperação Técnica. Acusam inépcia da inicial. No mérito alegam que o bem foi adquirido, entregue, contabilizado e integrado ao patrimônio Público e em permanente valorização, inexistindo perda patrimonial, apropriação ou dilapidação dos bens e haveres. Pedem a improcedência da ação.

Antônio Carlos Pereira de Souza (fls. 858/899) contesta, arguindo, em síntese, que somente no mês de março de 1998 o DAER e a Rotorbrás firmaram o termo de contrato de aquisição da aeronave a vista das modificações que haveriam de ser efetuadas, apontadas pela comissão de oficiais da aeronáutica. Alega que as competências da CELIZ e de seu Diretor-Superintendente vêm definidas no Decreto nº 37.287/97 e no Regimento Interno, não estando incluída a atribuição de exercer o controle dos atos que

precedem a instauração do processo licitatório. Ainda, que a exigência legal é no sentido de descrever de forma sucinta e clara o objeto da licitação. Explana pela ausência de deliberação da Comissão de Gerenciamento e da subordinação ao ato governamental. Aduz que a aeronave adquirida atendeu às especificações do objeto contidas no expediente de abertura de licitação, como foi proposto à CELIC. O objeto da licitação foi submetido a avaliação do Ministério da Aeronáutica que apontaram deficiências as quais foram dadas como corrigidas. Aprovou as condições da aeronave porque atendiam ao pleito da Administração requisitante. Acusa pela não incidência dos preceitos da Lei nº 8.429/92 quanto aos atos praticados no âmbito da CELIC. Pede a improcedência da ação.

José Luiz Rocha Paiva (fls. 904/949) apresentou contestação alegando, em síntese, que o procedimento ocorreu rigidamente de acordo com os ditames legais, de modo que as irregularidades apontadas ou são destituídas de fundamento ou não acarretam as nulidades pleiteadas. Aduz que a legislação não menciona a necessidade de aprovação pela Comissão de Gerenciamento, mas apenas de submeter ao Conselho Rodoviário do DAER para fins de homologação os projetos voltados para a qualificação de segurança viária. A licitação ocorreu em clima de normalidade, dentro dos parâmetros legais, observados os princípios a que se submete. A simples possibilidade de seis modelos atenderem às especificações do edital afasta a ideia de restrição de concorrência. Postula a improcedência da ação.

Rotorbrás Comércio e Indústria de Helicópteros Ltda (fls. 955/976) contesta afirmando inexistir qualquer conluio com o

Governo, tanto assim, que sequer participou da primeira licitação. Afirma que o helicóptero está em operação e de acordo com os requisitos exigidos pelas autoridades brasileiras. Alega que tendo a inspeção sido realizada antes da aquisição do helicóptero, quando este fosse adquirido e se destinasse ao Brasil, deveria apresentar o certificado de aptidão para exportação, contendo as modificações. Não significava veto nem desaconselhamento da compra. Queria dizer que a aeronave deveria conter a lista das modificações realizadas. Explica pela inexistência de direcionamento do edital para lhe favorecer. Pede a improcedência.

O feito foi saneado com a exclusão da lide do réu Luiz Antônio de Fraga, por ilegitimidade. Foi determinada a inclusão no polo passivo e citação de Luiz Antônio Fraga.

André Porto Reis (fls. 1141/1156) contestou aduzindo, preliminarmente, ilegitimidade passiva. No mérito alega que a competência da Comissão está restrita para proceder a habilitação e julgamento das licitações e com a homologação do processo licitatório a Comissão de Licitação cumpriu com a sua função, não participando mais das demais fases do processo licitatório. Pede a improcedência da ação.

Por sua vez, Luiz Antônio de Fraga (fls. 1158/1174) apresenta contestação alegando, preliminarmente, pela imprestabilidade do processo administrativo acostado aos autos, cerceamento de defesa quanto a sindicância administrativa, inépcia da inicial e ilegitimidade passiva. No mérito informa pela ampla divulgação da licitação e que em face das suas atribuições funcionais, na condição de integrante da Comissão de Julgamento

não lhe competida dar parecer técnico. Informa que preço orçado não foi estabelecido pela Comissão de Julgamento, mas sim pela Administração, devidamente aprovado pelas autoridades competentes. Alega que a Comissão de Julgamento da qual atuou praticou atos vinculados dentro das suas competências. Pede a improcedência da demanda.

Houve réplica (fl. 1.184/1.208).

A ré Rotorbrás acostou documentos, os quais foi dado vista a parte contrária.

Intimadas as partes das provas que pretendiam produzir, requereram a realização de prova pericial e oral, as quais foram deferidas pelo Juízo.

Foi declarada a incompetência de processar e julgar o feito remetendo-se os autos ao egrégio Superior Tribunal de Justiça diante da qualificação do réu Antônio Britto Filho (fl. 1.982).

Sobreveio decisão proferida pelo egrégio STJ determinando a remessa dos autos a este Juízo, eis que reconhecida a competência para processar e julgar o feito (fls. 2.012/2.017).

Foi realizada perícia (fls. 2.075/2.134). Sobreveio manifestação das partes, inclusive com parecer dos assistentes técnicos. O perito apresentou esclarecimentos (fls. 2213 e 2251/2253 e 2284/2286).

Diante da notícia de falecimento do réu Antônio Carlos Pereira de Souza sobreveio a sua exclusão do polo passivo da demanda (fl. 2325).

Advieram a realização de Audiências de Instrução e Julgamento na qual foram ouvidas testemunhas (fls. 2.395/2.409), bem como foi deferida a juntada de documentos referentes aos registros de voos e diário de bordo.

O feito foi saneado, sendo rechaçadas as preliminares suscitadas pelos réus (fl. 3807).

Sobreveio nova Audiência de Instrução e Julgamento na qual foi ouvida uma testemunha. Foi declarada encerrada a instrução oportunizando as partes a apresentação de memoriais escritos (fl. 3827).

Opina o Ministério Público pela improcedência da ação (fls. 3871/3873).

Os autos vieram conclusos.

É o relatório.

Passo a fundamentar e a decidir.

O feito encontra-se pronto para julgamento. Houve a regular tramitação entre as partes legítimas, capazes e bem representadas. O objeto é lícito e o pedido juridicamente possível.

As preliminares suscitadas pelos réus já foram devidamente analisadas e refutadas pelo Juízo. No mérito propriamente dito a questão insurge-se quanto a existência ou não de irregularidades no procedimento licitatório para aquisição de um helicóptero com o devido ressarcimento do prejuízo causado à autarquia autora.

Ao compulsar e analisar o conjunto probatório verifica-se que sobreveio a aquisição de um helicóptero cuja destinação era dotar o Batalhão da Polícia Rodoviária de Unidade de Socorro

Aeromédico, auxiliando nas operações de policiamento rodoviário.

De acordo com as provas carreadas aos autos verifica-se que o helicóptero adquirido possui auxílio aeromédico básico apenas quando retirando três assentos da aeronave. Logo, a aeronave não estaria a disposição para esse tipo de auxílio aeromédico mínimo como deveria sê-lo o ideal. Outrossim, restou constatado que a escada elétrica para acesso de passageiros ao interior do helicóptero está desativada. Sendo, outrossim, a configuração da aeronave executiva com 6 lugares.

Destaco as conclusões da perícia judicial realizada, in verbis:

- Conclusão (fl. 2092)(os fatos apurados, comparados com as missões do helicóptero).
- O objeto da perícia é um helicóptero Bell-230 – prefixo PT-YTC adquirido pelo DAER em 1998 e testado dinamicamente (em voo) por oficiais da FAB em 1998 (relatório 72 fls. - nas fls. 208/286 dos Autos).
- O objetivo desta perícia era verificar se ele atendia aos objetivos para os quais, fora adquirido: missões a cumprir durante o seu uso.

O helicóptero fora adquirido para ser usado para desempenhar as funções explicitadas nos documentos descritos nos Autos:

- Ofício GDC/797/97 – 02/07/97 o qual transcrevemos o 1º parágrafo (fl. 45 dos Autos):

“Com o objetivo de incrementar significativamente a qualidade dos serviços prestados pelo Batalhão de Polícia Rodoviária aos usuários de nossas rodovias...”.

- Justificativa – Anexo I fl. 47 dos Autos:

“A malha rodoviária estadual, situada em um raio de 300 km da capital constitui, sob o ponto de vista do tráfego, cerca de 75% de todo o volume diário médio de todo o Estado do Rio Grande do Sul, representando a maior demanda por serviços de atendimento ao usuário, maior volume de infrações de trânsito e, em consequência, o mais elevado índice de acidentes.

- “Nesta área, ocorrem os maiores conflitos decorrentes de saturação da capacidade de tráfego das rodovias, notadamente, nos períodos de verão, dificultando, às vezes até, impedindo a remoção dos acidentados pela via rodoviária com sensível queda na eficácia do socorro médico”.

- “O atendimento emergencial e acidentes nesse raio, através de aeronave, significa o aperfeiçoamento da capacidade dos nossos efetivos de patrulhamento procederem a remoção adequada das vítimas de acidentes, conduzindo-as aos postos de atendimento dotados dos recursos necessários, bem como, reduzindo as perdas ocorridas em função das remoções inadequadas”.

- Ofício nº 1998/97 – CG/04/07/97 – (fl. 48)

No 1º parágrafo é dito: “O depto. Autônomo de Estradas de Rodagem proceda à aquisição de uma aeronave do tipo helicóptero com a finalidade de dotar o Batalhão de Polícia Rodoviária da Unidade de Socorro Aeromédico, bem como, auxiliá-lo nas operações de policiamento rodoviário”.

- Especificações (fl. 111) Edital de compra 032/97

“Item 7 – deverá ser fornecida em versão executiva com 08 assentos que permita conversibilidade para remoção aeromédica”.

Obs.: palavras em negrito foram assinaladas por este perito.

O helicóptero apreciado não atende aos requisitos estabelecidos pelos documentos acima citados, e referência para sua compra, como explicamos abaixo:

- Atendimento/Socorro Médico → (uma missão)
 - O helicóptero só dispõe, para esse atendimento, de uma padiola, que é uma simples adaptação, o que é insuficiente. Mesmo assim, necessita a retirada do conjunto de 3 assentos, colocando após a divisória de vidro, na configuração executiva para 6 passageiros, como ele foi adquirido. (Vide fotos no Anexo II e documento mostrando como a padiola é colocada na aeronave após o desmanche de sua configuração executiva). Este tipo de atendimento emergencial a acidentes é definido para efetuar os 1ºs socorros, para, em seguida, remover o acidentado para um hospital. É o chamado socorro aéreo-médico básico, distinto da transferência de pacientes entre hospitais de distintos recursos (com UTI). Ex.: Unimed.

Para essa missão o helicóptero deveria estar sempre pronto para atuar e dispor de vários itens de atendimento médico que não possui: suprimentos de oxigênio hospitalar, manta térmica para envolver o acidentado, desfibrilador, proteções contra acidentes traumáticos – colar cervical e complementos para imobilizar a coluna vertebral – respirador artificial, um aspirador, umidificador, tomada para distribuição de oxigênio, etc.

- Resumindo: o helicóptero não atende ao atendimento emergencial a acidentes.

- Operações de policiamento rodoviário → (outra missão)
 - O sistema de abertura de suas portas, bem como, a localização (configuração) dos assentos, não permite as operações acima em voo horizontal de patrulhamento rodoviário, bem como, em operações de apoio a ações de segurança pública.

A porta utilizada para esses trabalhos é a corrediça, o que, aliás, é largamente usado por outras polícias rodoviárias.

O posicionamento do banco deve permitir ao policial desempenhar sua tarefa de monitoramento da rodovia ou do teatro da operação policial.

Somente em voo pairado – deslocamento horizontal de velocidade de translação nula – a(s) porta(s) pode(m) ser aberta(s) com um mínimo risco. É uma condição operacional bastante restritiva e de missão específica.

- Conforme apurado na perícia:

- O helicóptero, hoje, só é usado para transporte de autoridades.
- Não está alocado no Batalhão de Polícia Rodoviária da Brigada Militar – não atende ao que é dito no ofício GDC/797, transcrito acima.

Esse helicóptero existe em número muito reduzido no Brasil (5) – incluindo o do DAER e nas seguintes condições:

Fonte: RBA – DAC: atualizado em julho/2006.

- PP-LBP – 6 pax – nº de Registro: (?)

Categoria: (?)

Nº de série 23005

Data da Compra/Transferência: ?

Validade IAM: 19/12/06

Aeronavegabilidade: reserva de marca

Base: São Paulo

Horas de voo: desconhecido

Diamond Táxi Aéreo

- PR-EAL – 7 pax – nº de Registro: 16173

Categoria: TPX – Táxi Aéreo

Nº de série 23026

Data da Compra/Transferência: 30/08/02

Validade IAM: 21/06/07

Aeronavegabilidade: normal

Base: São Paulo

Horas de voo: 1943,4

Real Táxi Aéreo Ltda.

- PP-MRF – 8 pax – nº de Registro: 15582

Categoria: TPP - Particular

Nº de série 23003

Data da Compra/Transferência: 04/07/06

Validade IAM: 26/05/07

Aeronavegabilidade: normal

Base: São Paulo

Horas de voo: ?

- PP-VHL – 6 pax – nº de Registro: 16078

Categoria: TPX – Táxi Aéreo

Nº de série 23031

Data da Compra/Transferência: 26/07/05

Validade IAM: 20/07/07

Aeronavegabilidade: normal

Base: São Paulo

Horas de voo: 2545,5

Táxi Aéreo Marília

Nesta senda, constata-se que a média do número de horas voadas é de utilização baixa e, ainda, não possui nenhum outro equipamento necessário para atendimento emergencial a acidentes em rodovia além da padiola, bem como não se presta adequadamente as operações de patrulhamento rodoviário.

Por certo que não se nega aqui a capacidade técnica da aeronave, contudo nem todo produto fabricado atende as especificações de compra. Com efeito, se o objetivo era a aquisição de uma aeronave operacional a fim de dar respaldo as atuações da Brigada Militar a aquisição do helicóptero em versão executiva por certo teve o seu desvio de finalidade.

Ao analisar os Diários de Bordo acostados aos autos não restam dúvidas de que a aeronave foi utilizada de forma diversa a qual foi destinada. Verifica-se que foi utilizada a serviço de: Palácio, Secretaria de Turismo, Secretaria de Agricultura, Secretaria de Cultura, Secretaria de Educação dentre outros. Isto significa dizer

que pouco foi utilizada para a sua real destinação: para operações da Brigada Militar.

Ainda, pode-se constatar que vários voos estão descritos como “transporte do Sr. Governador do Estado e Comitiva para evento EXPOAGRA em Rio Pardo”; “transporte da Comitiva do Governador e Presidente da Assembleia a evento na localidade de Tupanciretã”; “transporte do Governador e Comitiva para Passo Fundo”; “transporte do Governador e Comitiva para Passo Fundo, Ijuí, Santa Maria e retorno a Porto Alegre”; “transporte do Sr. Governador José Ivo Sartori e Comitiva para Santo Ângelo, Três de Maio e Caxias do Sul”; isto significa dizer que a aeronave não se destina a sua finalidade como previsto no Edital da sua licitação. De mais a mais, mesmo após a propositura da ação os transportes para os políticos a determinados eventos continuam sendo realizados.

Por oportuno, destaco trechos das oitivas das testemunhas ouvidas em Juízo. A testemunha Eduardo de Azevedo Sperb afirmou em Juízo que voou no helicóptero em questão e que a aquisição da máquina se deu através de uma licitação pública, todavia não tem detalhes da compra porque não participou. Arguiu que é piloto do Governo do Estado desde 1990 e que crê pela necessidade da sua aquisição dizendo o quão é útil uma aeronave, principalmente um helicóptero cuja característica principal é a versatilidade. Afirmou que nesta noite estaria voando sobre a cidade, propiciando ao povo porto-alegrense um maior índice de segurança. E com esse objetivo ela está atingindo, sem sombra de dúvida. No tocante a alegação de que o preço seria irregular informa que não sabia o valor final da compra e que toda a aeronave, embora nova ou

usada, tem um blue book, que é um livro de referência, onde constam os valores. A finalidade principal da aeronave era dentre outras missões fazer o apoio às ocorrências vividas nas rodovias, em um raio de até 300 quilômetros. Essa aeronave é uma aeronave bimotora, condição que lhe permitiu ser homologada para voo instrumentos e que não foi modificada o seu interior. Afirma ser uma aeronave multifuncional e que poderia ser utilizada tanto para ao serviço de transporte como para o serviço de remoção.

A testemunha Amaury Kreisler Mello Filho, por sua vez, afirmou que não teve qualquer participação na aquisição deste helicóptero no ano de 1998 e que a época era piloto do Governo do Estado. Explana que pilotou a aeronave desde o início mas que não estava familiarizado com o procedimento licitatório, mas que sabia afirmar que o bem tinha sido adquirido pelo DAER para transporte de enfermos, patrulhamento, essas coisas e que servia para isto. Por ser uma aeronave de multiuso, ela pode ser usada para vários tipos de operação. Para transporte executivo, transporte de enfermo, transporte de órgãos, patrulhamento. Que já pousaram com ela na estrada e também em hospital. Que não há uma regularidade na operação de resgate e que na época não existia aeronave para isto. Por ser só operado não tem conhecimento se os valores pagos pelo helicóptero foram excessivos. O estado de conservação da aeronave é bom e que está operando até hoje.

A testemunha Rui Fernando Faria Hoff disse não saber a respeito da alegação de superfaturamento na compra do helicóptero pois era apenas piloto no aeroporto, não participando nem da parte financeira e nem administrativa, apenas na parte

operacional. Que não ouviu comentários à época de que teriam pago muito caro. O estado de conservação dessa aeronave era bom e que apesar de não ser piloto de helicóptero fez vários voos nela na condição de Chefe de Operações da Divisão de Serviços Aéreos do Estado. Afirmar que foi do próprio DAER a iniciativa de adquirir essa aeronave e que o processo iniciou-se no Batalhão Rodoviário, no DAER. Que à época era necessário pois era o transporte aeromédico e o patrulhamento, apresentando adequada a sua finalidade.

A testemunha Flávio José de Vasconcellos Pires (fl. 2408) disse que na época trabalhava como gerente delegado na empresa Rotorbrás e que não trabalha mais lá. Que a Rotorbrás participou de uma concorrência para fornecimento de um helicóptero para o Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem e que venceu tal concorrência. Que a Rotorbrás se deteve ao edital e que não sabe se existiu projeto anterior à licitação. Diz que a Rotorbrás pertencia 100% ao grupo Líder e fazia a representação comercial dos helicópteros da marca BELL. Relata que atualmente trabalha na área de pós venda da AIRBUS HELICÓPTEROS, a qual à época concorria com a marca BELL. Que o helicóptero adquirido pelo Departamento era semi-novo, ou seja, tinha cerca de 700 horas totais. Que a composição do preço de aquisição do helicóptero englobou também o pagamento de impostos de importação, deslocamento (envolvendo despesas de combustível e traslado para trazer o helicóptero dos Estados Unidos da América para o Brasil), além de treinamento de pilotos do contratante e também despesas de nacionalização da aeronave e seguro. Explica que o helicóptero adquirido pelo Departamento foi um BELL 230, cujo preço era de R\$ 3.500.000,00 sem opcionais

incluídos. Diz que o BELL 430 possuía um valor de aproximadamente US\$ 5.000.000,00 sem os opcionais incluídos. Que no edital não constava especificação sobre trem de pouso com rodas ou trem de pouso ski. Diz que atualmente é fornecedor do Exército Brasileiro e fornece trem de pouso com rodas para o Exército Brasileiro, o qual também possui helicópteros sem trem de pouso ski. Que o helicóptero já foi comprado com ar condicionado e divisória de vidro blindex, ou seja, não foi a Rotorbrás quem colocou tais itens nos helicópteros.

A testemunha Paulo Roberto Emanuelli Osório (fl. 2502) disse que na época dos fatos era subcomandante do Batalhão de Polícia Rodoviária do Rio Grande do Sul, o qual era vinculado administrativamente ao DAER. Que na época dos fatos existia uma Lei Estadual que estipulou que 30% do arrecadado com as notificações de trânsito emitidas pelo Batalhão de trânsito, que seriam revestidas para o próprio Batalhão para que o mesmo pudesse gastar com equipamentos e materiais para o bom funcionamento do Batalhão. Explica que com o que arrecadaram deste percentual, tinham saldo para poderem adquirir um helicóptero, sendo que o Batalhão via necessidade na aquisição deste meio de transporte e que fizeram todo o processo requerendo a compra do helicóptero, sendo que a única coisa que não constaram foram as especificações da aeronave a ser adquirida. Diz que encaminharam esse processo ao DAER e que todo o processo de licitação, preços, valores, foi de responsabilidade do DAER. Que logo que adquiriram o helicóptero, ainda não tinham pilotos militares capacitados, já que seis Oficiais ainda estavam cursando para tirar a carteira para poder voar. Explica que como o Batalhão da Polícia Rodoviária não aceitava um piloto civil para

agir em operações, aguardaram então a conclusão do curso dos Oficiais enquanto que o helicóptero ficou com o Governo do Estado, no Departamento Aeroviário do Estado. Explana que o helicóptero adquirido nunca chegou até o Batalhão da Polícia Rodoviária Estadual, apesar de ter sido adquirido com verbas destinadas ao referido batalhão. Reafirma que o batalhão nunca passou especificações do helicóptero a ser comprado e que apenas fundamentaram a necessidade da compra, dizendo que o helicóptero precisaria ter capacidade para transportar pessoas e também socorrer pessoas acidentadas nas rodovias. Diz que o helicóptero adquirido tem capacidade de transportar seis pessoas, o que atendia a necessidade do Batalhão Rodoviário e que o helicóptero sempre ficou no atendimento dos governadores. Que este helicóptero foi muito utilizado na prestação de socorro quando do acidente da Boate Kiss e que não pode afirmar que é uma inverdade quando falaram que esse helicóptero não podia ser usado no socorro de pessoas, já que o mesmo foi usado para o socorro de pessoas no episódio envolvendo a Boate Kiss. Que, pelo que se lembra, na época em que orçaram o valor do helicóptero, viram que o preço de um usado era em torno de quatro milhões de reais e que o preço do helicóptero adquirido não estava contrário aos valores que orçaram para aquele tipo de aeronave. Diz que com a mudança do governo, mudaram a destinação do helicóptero, que não chegou a ir para o Batalhão Rodoviário, apesar de terem gastado relevante valor também na formação de seis Oficiais como pilotos. Que não sabe dizer sobre as alterações que tiveram no processo licitatório, porque como já esclarecido, o Batalhão não passou as especificações técnicas do helicóptero, apenas informou que a aeronave era necessária e tinha

que ter capacidade para o transporte e socorro de vítimas de acidentes. Que não sabe dizer quem foi o responsável por essas especificações, mas acredita que tenha sido algum órgão técnico do DAER. Diz que não sabe dizer como transcorreu o processo de licitação e que não sabe dizer se o helicóptero foi inspecionado por três engenheiros. Finaliza dizendo que fizeram uma documentação e encaminharam ao DAER solicitando a compra do helicóptero, constando na mesma, as razões e necessidades da compra.

A testemunha Philippe de Oliveira Figueiredo disse que é funcionário da Líder Táxi Aéreo do Brasil, da qual a Rotorbrás fez parte do grupo acionário no passado. Que entrou na Líder logo após o processo licitatório, mas que teve conhecimento ao longo do tempo de sua carreira na empresa e que os requisitos exigidos do Edital foram cumpridos, pelo helicóptero que foi adquirido pelo Governo naquele momento. Afirma que a finalidade do helicóptero seria para busca, salvamento e transporte executivo, mas não sabe precisar se foi usado para tais fins porque a empresa não acompanha a operação, apenas mantinham contato com os pilotos e perguntavam sobre a operação do helicóptero a fim de saber se ele estava sendo usado para a finalidade da qual teria sido adquirido. Diz que o preço da aeronave, na época, era de mercado. Que não existem especificações próprias da aeronave que limitem a sua utilização uma vez que possui variadas aplicações e podem ser utilizadas para transporte executivo ou qualquer outro tipo desde que a certificação desse equipamento permita. Afirma ter tido acesso ao laudo judicial e que o termo padiola, utilizado pelo perito, para se referir à maca, não é usual de forma alguma. Que a aviação possui os mais altos padrões de certificação encontrados

na indústria de mobilidade. Para a instalação de uma maca, denominada de padiola, o que é um contrassenso, explica que é necessária uma certificação para tal, ou seja, que não se pode simplesmente tirar uma maca de uso hospitalar e instalar no helicóptero. Que existe um projeto de engenharia que suporta a instalação desse equipamento e que inclusive utiliza os trilhos, que são os mesmos onde existem os pontos de fixação das poltronas originais da máquina. Diz que a maca é certificada pela CTA, atualmente incorporada pela ANAC. Que a aeronave tem que passar por uma inspeção anual de manutenção onde se verifica todos os equipamentos nela instalados. Nega que o serviço de socorro aero médico possa ser confundido com UTI móvel, pois o serviço de socorro aero médico é tático, para socorrer uma vítima de um acidente, uma vítima que esteja perdida e que o serviço de UTI aérea é aquele no qual se tira a pessoa de casa para um hospital ou de um hospital para outro e que, neste caso, são requeridos os equipamentos necessários para remoção em UTI aero médica. A remoção aero médica é simplesmente para retirar do ponto focal do problema e levar para o pronto atendimento. Diz que essa aeronave comportaria uma UTI móvel, desde que certificado, mas que não é usual encontrar helicópteros com a homologação de UTI, pois aviões são geralmente utilizados para remoção de UTI e que helicópteros, pela flexibilidade e a possibilidade de voar ponto a ponto, são utilizados na remoção. Diz que não é uma “gambiarra” instalar uma maca em uma aeronave. Que existe um projeto de engenharia que estabelece limites de rápida troca entre 15 a 30 minutos. Afirma nunca ter acompanhado a instalação da maca. Diz que a configuração da aeronave é de desejo de quem compra, ou seja, que quem compra

a aeronave específica como lhe é mais conveniente e, que não é de uso exclusivo executivo, uma vez que a empresa possui uma plataforma de aeronave que são multi missão, que se adaptam à necessidade do operador. Que tanto nas operações de busca e salvamento quanto nas de vigilância aérea, as aeronaves possuem diversos tipos de configuração. Diz que originalmente, os helicópteros foram desenvolvidos com sistema de trem de pouso fixo, popularmente chamados de “skid”, equipados na maior parte dos helicópteros, mas que, porém, as aeronaves da categoria do BELL 230, por serem configuradas para voo por instrumento, voo noturno e de mais alta performance, normalmente o operador opta pela instalação do trem de pouso retrátil a fim de dar uma velocidade final maior, gerando menos arrastos aerodinâmicos, além da possibilidade de táxi noturno. Que, em condição de táxi noturno, onde o helicóptero pode voar durante a noite em condições adversas de tempo, a aeronave vai taxiar no aeródromo como se fosse um avião convencional e que isso aumenta a flexibilidade e a disponibilidade do equipamento. Diz que as diferenças entre um BELL 230 e um BELL 407 se dão em três características básicas: que o 407 é uma aeronave monomotor e o 230 é uma aeronave bimotora; que o 407 é uma aeronave única e exclusivamente certificada para voos visuais e o 230 é uma aeronave certificada para voo por instrumento; e que o 407 transporta até 6 passageiros enquanto o 230 transporta até 9 passageiros. Que são aeronaves de categorias distintas. O BELL 407 é classificado como um helicóptero monoturbina leve e o BELL 230 uma aeronave bi turbina de médio porte. Afirma que possuem condição de preços diferentes por serem de categorias distintas. Ressalta que o BELL 407 não possui voo por

instrumento, sendo homologada apenas para voos visuais. Diz que na época da aquisição da aeronave era um equipamento de ponta apesar da BELL ter desenvolvido outro helicóptero, chamado 430, mas que ele fazia parte do portfólio da BELL e era considerado um equipamento de ponta.

Assim, de todo o conjunto probatório - documentos, perícia e testemunhas ouvidas - não restam dúvidas de que sobreveio, sim, irregularidades durante o processo licitatório para a aquisição do helicóptero, bem como no desvio de finalidade quanto à sua utilização.

Ora, a alegada necessidade de aquisição do helicóptero para o incremento e qualificação dos serviços de segurança viária prestados pelo Batalhão de Polícia Rodoviário veio eivada de qualquer Resolução ou Ato do Conselho do DAER indicando a necessidade da aquisição da aeronave, assim como não restou demonstrado a existência de estimativa de preços para quando da sua aquisição. Gize-se que se trata de dinheiro público, cujos recursos devem ser devidamente calculados a fim de atender a necessidade existente da melhor forma possível.

Certo que a lei que rege as licitações prevê expressamente que toda a compra deve ser realizada com a caracterização do seu objeto e a indicação dos recursos orçamentários para seu pagamento. No entanto, não há aqui a demonstração de qualquer estudo técnico a fim de embasar a compra da aeronave com as especificações contidas no Edital.

E como já mencionado alhures sobreveio a impropriedade do objeto licitado para o fim a que se destina.

Nesta senda tenho que caracterizadas as condutas dos réus no ato de improbidade administrativa, conforme disposto no artigo 10, da Lei 8.492/92, com exceção da demandada Eleonora Pessil Santos.

De acordo com a perícia complementar (fl. 2.213), constatou-se que a ré Eleonora Pessil Santos não detinha posição hierárquica na época em que o Edital de Licitação foi assinado estabelecendo preços mínimos e máximos para a aquisição da aeronave. O Edital foi assinado pelo Diretor da CELIC à época, não tendo a ré Eleonora competência funcional para determinar a destinação da aeronave objeto da licitação. Logo, não há que se falar em prática de ato improprio pela demandada Eleonora, eis que não detinha poderes para tanto.

Diante de tais lineamentos, interpretar de forma diversa atentaria contra as normas e os princípios que regem o nosso ordenamento jurídico.

Isto posto:

JULGO IMPROCEDENTE os pedidos formulados pelo Departamento Autônomo de Estradas e Rodagem – DAER em desfavor de Eleonora Pessil dos Santos.

Deixo de condenar o DAER ao pagamento das custas processuais eis que está isento do pagamento das custas, conforme o artigo 11, da Lei nº 13.471/2010 devendo arcar, no entanto, com as despesas processuais, inclusive as relativas às diligências realizadas por Oficial de Justiça, nos termos da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 70038755864. Condeno o DAER ao pagamento dos honorários advocatícios, que fixo em

15% do valor dado à causa, considerando os critérios de natureza e importância da causa, tempo nela empregado, trabalho dos advogados e dilação probatória, nos termos do §3º, inciso I, artigo 85 do CPC.

JULGO PROCEDENTE os pedidos formulados pelo Departamento Autônomo de Estradas e Rodagem – DAER contra José Luiz Rocha Paiva, Antônio Carlos Pereira de Souza, Antônio Britto Filho, Flávio Luiz Vaz Netto, André Porto dos Reis, Luiz Antônio Fraga e Rotorbrás Comércio e Indústria de Helicópteros Ltda. para o fim de condenar os réus solidariamente: a) ao ressarcimento integral do dano; b) ao pagamento de multa civil no valor de duas vezes o montante do dano; tudo a ser apurado em sede de liquidação de sentença; c) a proibição de contratarem com o Poder Público ou de receberem benefícios/incentivos fiscais ou creditícios, pelo prazo de 03 (três) anos; d) a suspensão dos direitos políticos, com exceção da ré Rotorbrás, pelo prazo de 05 (cinco) anos.

Condeno os réus ao pagamento das custas processuais e ao pagamento dos honorários advocatícios, que fixo em 15% do valor dado à causa, considerando os critérios de natureza e importância da causa, tempo nela empregado, trabalho dos advogados e dilação probatória, nos termos do §3º, inciso I, artigo 85 do CPC.

Sentença sujeita ao reexame necessário.

Publique-se.

Registre-se.

Intimem-se.

Porto Alegre, 06 de setembro de 2017.

Marilei Lacerda Menna

Juíza de Direito