RELATÓRIO DE FISCALIZAÇÃO

TC 004.446/2014-3 **Fiscalização** 121/2014

Relator: Walton Alencar Rodrigues

DA FISCALIZAÇÃO

Modalidade: conformidade

Ato originário: Despacho de 15/10/2013 do Min. Walton Alencar Rodrigues (TC 028.593/2013-8)

Objeto da fiscalização: Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul/SC

Funcionais programáticas:

• 26.783.0233.1276.0042/2006 - Construção de Contorno Ferroviário - Município de São Francisco do Sul - no Estado de Santa Catarina

• 26.783.0233.1276.0042/2007 - Construção de Contorno Ferroviário - Município de São Francisco do Sul - no Estado de Santa Catarina

• 26.783.2072.1276.4651/2013 - Construção de Contorno Ferroviário - no Município de São Francisco do Sul - no Estado de Santa Catarina

• 26.783.2072.1276.0101/2012 - Construção de Contorno Ferroviário - no Município de São Francisco do Sul - no Estado de Santa Catarina

• 26.783.2072.1276.0042/2012 - Construção de Contorno Ferroviário - no Município de São Francisco do Sul - no Estado de Santa Catarina

• 26.783.2072.1276.4651/2014 - Construção de Contorno Ferroviário em São Francisco do Sul - EF-485/SC

• 26.783.1462.1276.0042/2011 - Construção de Contorno Ferroviário - no Município de São Francisco do Sul - no Estado de Santa Catarina

• 26.783.1462.1276.0042/2010 - Construção de Contorno Ferroviário - no Município de São Francisco do Sul - no Estado de Santa Catarina

• 26.783.1462.1276.0042/2009 - Construção de Contorno Ferroviário - no Município de São Francisco do Sul - no Estado de Santa Catarina

• 26.783.1462.1276.0042/2008 - Construção de Contorno Ferroviário - no Município de São Francisco do Sul - no Estado de Santa Catarina

• 26.783.0233.1276.0109/2007 - Construção de Contorno Ferroviário - Município de São Francisco do Sul - no Estado de Santa Catarina

Tipo da obra: Ferrovia, Metropolitano e Trem Urbano

Ato de designação: Portaria de designação-planejamento - Secex-SC 162/2014, de 26/2/2014 (peça 1)
Portaria de alteração - Secex-SC 686/2014, de 10/6/2014 (peça 10)

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.

Período abrangido pela fiscalização: 26/12/2002 a 21/3/2014

Composição da equipe: Luís Henrique Teixeira Ruiz - Coordenador, mat. 2862-2
José Mauro Bitarelli Martins - mat. 157-0
Reinaldo Cano de Mello - mat. 8554-5

DO ÓRGÃO/ENTIDADE FISCALIZADO

Órgão/entidade fiscalizado: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

Vinculação (ministério): Ministério dos Transportes

Vinculação TCU (unidade técnica): Secretaria de Fiscalização de Obras Rodoviárias

Responsável pelo órgão/entidade:

nome: Jorge Ernesto Pinto Fraxe
cargo: Diretor-Geral
período: a partir de 2/9/2011

Outros responsáveis: vide rol na peça:
Rol de Responsáveis e Interessados

PROCESSOS DE INTERESSE

- TC 004.446/2014-3

- TC 031.519/2013-0

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.

RESUMO

Trata-se de auditoria realizada no Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, no período compreendido entre 24/2/2014 e 20/6/2014.

A presente auditoria é parte integrante de uma Fiscalização de Orientação Centralizada que tem por objetivo verificar a consistência de gestão de implementação das obras de contornos ferroviários, bem como os resultados do investimento federal em corredores ferroviários (malha concedida), no que diz respeito à eliminação dos conflitos entre a operação ferroviária e o tráfego em perímetro urbano. Nestes autos é analisada especificamente a construção do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul/SC.

A partir do objetivo do trabalho e a fim de avaliar em que medida os recursos estão sendo aplicados de acordo com a legislação pertinente, formularam-se as questões adiante indicadas:

1) Há projeto básico/executivo adequado para a licitação/execução da obra?

2) A formalização do contrato atendeu aos preceitos legais e sua execução foi adequada?

3) A administração está tomando providências com vistas a regularizar a situação da obra?

Os trabalhos foram realizados em conformidade com as Normas de Auditoria do Tribunal de Contas da União e com observância aos Padrões de Auditoria de Conformidade estabelecidos pelo TCU. Nenhuma restrição foi imposta aos exames. Foram utilizadas essencialmente as técnicas de exame de documentos obtidos na Diretoria de Infraestrutura Ferroviária (DIF) do Dnit em Brasília, na Superintendência Regional do Dnit em Santa Catarina (Dnit/SC) e na Unidade Local do Dnit em Joinville/SC, e de inspeção física nesta unidade local e no trecho parcialmente executado da obra entre as estacas 0 e 255.

As principais constatações deste trabalho foram:

1) avanço desproporcional das etapas de serviço;

2) projeto executivo deficiente ou desatualizado;

3) gestão temerária de empreendimento;

4) inadequação no recebimento, estocagem ou guarda de equipamentos e materiais;

5) não há interesse por parte da administração em dar continuidade à obra paralisada, mas não houve rescisão formal dos contratos da obra.

O volume de recursos fiscalizados alcançou o montante de R$ 35.648.431,43

Dentre os benefícios estimados desta fiscalização, menciona-se a melhoria do processo de gestão do Dnit na implantação de contornos ferroviários.

As propostas de encaminhamento para as principais constatações contemplam audiência de responsável e oitiva.

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.

S U M Á R I O

Título	Página
1 - APRESENTAÇÃO	5
2 - INTRODUÇÃO	7
2.1 - Deliberação que originou o trabalho	7
2.2 - Visão geral do objeto	7
2.3 - Objetivo e questões de auditoria	10
2.4 - Metodologia Utilizada	11
2.5 - Volume de recursos fiscalizados	11
2.6 - Benefícios estimados da fiscalização	11
3 - ACHADOS DE AUDITORIA	11
3.1 - Projeto executivo deficiente ou desatualizado. (IG-C)	11
3.2 - Avanço desproporcional das etapas de serviço. (IG-C)	18
3.3 - Não há interesse por parte da administração em dar continuidade à obra paralisada, mas não houve rescisão formal dos contratos da obra. (IG-C)	25
3.4 - Gestão temerária de empreendimento. (OI)	27
3.5 - Inadequação no recebimento, estocagem ou guarda de equipamentos e materiais. (OI)	32
4 - ESCLARECIMENTOS ADICIONAIS	34
5 - CONCLUSÃO	34
6 - PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO	35
7 - ANEXO	37
7.1 - Dados cadastrais	37
7.1.1 - Projeto básico	37
7.1.2 - Execução física e financeira	37
7.1.3 - Contratos principais	40
7.1.4 - Contratos secundários	42
7.1.5 - Convênios	42
7.1.6 - Editais	43
7.1.7 - Histórico de fiscalizações	44
7.2 - Deliberações do TCU	44
7.3 - Anexo Fotográfico	45

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.

1 - APRESENTAÇÃO

O presente relatório de auditoria de Contorno Ferroviário é parte integrante da Fiscalização de Orientação Centralizada (FOC) desenvolvida no âmbito do Fiscobras 2014.

A FOC envolve auditorias de conformidade que estão sendo realizadas conforme deliberação constante em Despacho de 15/10/2013 do Ministro Relator Walton Alencar Rodrigues (TC 028.593/2013-8) c/c com os itens 9.1 e 9.2 do Acórdão 1.917/2013-TCU-Plenário (TC 044.558/2012-0). Cabe ressaltar que os contornos ferroviários estão contidos no PPA 2012-2015, programa 2072 - Transporte Ferroviário, vinculados à adequação do tráfego ferroviário nos perímetros urbanos das cidades, de forma a reduzir os riscos de acidentes, melhorar a operação ferroviária e reduzir impactos socioambientais.

A finalidade da FOC é verificar a consistência de gestão de implementação das obras de contornos ferroviários a cargo da Diretoria de Infraestrutura Ferroviária do Dnit (DIF/Dnit), bem como verificar se o investimento federal em corredores ferroviários (malha concedida) tem eliminado conflitos entre a operação ferroviária e o tráfego em perímetro urbano (Questão Fundamental de Auditoria).

O trabalho foi realizado no âmbito da Coordenação-Geral de Controle Externo da Área de Infraestrutura (Coinfra) e possui como unidade coordenadora a Secretaria de Fiscalização de Obras Portuárias, Hídricas e Ferroviárias. As unidades executoras são: Secex-SC, Secex-SP, Secex-MG, Secex-PR e Secex-BA.

DIF/DNIT e os Contornos Ferroviários

A Lei 11.314, de 3/7/2006, que deu nova redação ao art. 85 da Lei 10.233/2001, criou expressamente a Diretoria de Infraestrutura Ferroviária (DIF) no Dnit com a competência de administrar e gerenciar a execução de programas e projetos de construção, manutenção, operação e restauração da infraestrutura ferroviária (2º, inciso II, alínea "a"). A Resolução nº 10 do Dnit, de 31/1/2007, confirmou, no inciso I do art. 92, a atribuição dada legalmente à Diretoria.

Para tal, a DIF/Dnit contratou em 1/10/2008 um estudo que apresentasse contribuições no delineamento de estratégia de investimentos em infraestrutura ferroviária, através de matriz de prioridade de investimentos, identificando áreas críticas nos corredores de transportes ferroviários em passagens por áreas urbanas. Surgiu, assim, o Programa Nacional de Segurança Ferroviária em Áreas Urbanas (Prosefer).

O Prosefer foi idealizado para identificar e definir ações e intervenções de melhoramento das operações ferroviárias em locais de interferência com áreas urbanas e rodovias. Essas intervenções foram classificadas em tipos de solução denominadas:

a) Contorno: nova linha ferroviária dentro do mesmo município;

b) Variante: nova linha ferroviária abrangendo mais de um município;

c) Passagem: em nível (PN), superior (PS) e inferior (PI);

d) Solução integrada (SI): abrangendo mais de um tipo de passagem.

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.

Cotejando-se os critérios de oportunidade, risco, materialidade e relevância optou-se por promover ações de controle nos objetos denominados Contorno e Variante, uma vez que tais intervenções contemplam maior dispêndio de recursos orçamentários quando comparadas à execução de passagem superior (PS), passagem inferior (PI) ou execução de várias passagens de nível (SI).

Em relação às atividades desenvolvidas pela DIF/Dnit, ressalta-se que a autarquia contrata os projetos de engenharia para a execução das obras sob sua responsabilidade. Nesse caso, os projetos são contratados por estado ou município com recursos federais (convênio) ou contratados diretamente pela própria DIF/Dnit. Em relação às obras, estas também são contratadas diretamente pelo Dnit ou por ente estadual ou municipal com recursos federais (convênio).

Atualmente, para o fornecimento de bens comuns e de natureza industrial, a DIF/Dnit contrata por meio de pregão os trilhos, dormentes e acessórios de fixação (como grampos e placas de apoio) atendendo recomendação contida no item 9.2 do Acórdão 1129/2009-TCU-Plenário.

Importância socioeconômica

São Francisco do Sul, terceira cidade mais antiga do Brasil, está localizada no litoral Norte de Santa Catarina, a 188 km de Florianópolis e a 45 km de Joinville. Sua população em 2013 foi estimada pelo IBGE em 46.477 habitantes. O Porto de São Francisco do Sul, essencialmente exportador, é o maior porto de Santa Catarina em movimentação de cargas. Em 2013 foram treze milhões de toneladas que o colocaram na sétima posição entre os maiores portos organizados nacionais. O acesso ferroviário se dá pela Ferrovia EF-485, parte da malha sul do país, concedida à América Latina Logística S.A. desde 1997. A circulação de trens entre o km 0,0, Cais do Porto, e o km 4,5, limite da zona densamente urbanizada de São Francisco do Sul, provoca conflitos os mais diversos com a comunidade, desde interferências com o sistema viário urbano até a geração de ruídos e vibrações, que, por sua vez, geram um processo de deterioração da qualidade de vida diretamente proporcional ao número de trens diários que por ali trafegam. Ao longo desse percurso, são 20 passagens de nível com sinalização passiva nos cruzamentos com vias públicas, além de uma extensão de cerca de 2,3 km paralela à Av. Nereu Ramos, principal acesso rodoviário à cidade, onde o único acesso às edificações, na maioria residenciais, de um dos lados da via, se faz, necessariamente, cruzando a linha férrea. As composições ferroviárias, com cerca de 1.400 m de comprimento, ao trafegarem, ainda que com velocidade reduzida para cerca de 10,0 km/h, ou manobrarem ao longo desse percurso, além de representarem grande risco de acidentes, provocam transtornos no cotidiano da população ao interromperem o tráfego de veículos e pedestres nas passagens de nível. Essa situação se agrava sobremaneira durante as manobras de composição e decomposição de trens e triagem de vagões, quando essas interrupções chegam a períodos de vinte minutos e contam-se, entre as vias interrompidas, cinco de grande relevância, como a própria Rodovia Olívio Nóbrega (BR-280), acesso principal ao porto. Além desse desconforto, há que se considerar o seccionamento da região central da cidade, criando áreas eventualmente estanques ou com dificuldades de acesso conforme a circulação e manobra de trens e provocando eventual isolamento de unidades de serviços emergenciais, tais como o único hospital da cidade, maternidade e corpo de bombeiros.

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.

Complementarmente, é situação de alto risco o acesso às propriedades lindeiras à ferrovia ao longo da Av. Nereu Ramos. São pedestres e veículos cruzando constantemente o leito da via férrea nos seus deslocamentos de e para as suas residências. Esse ir e vir constante gera o costume que, por sua vez, gera o descuido, alto fator de risco para acidentes.

2 - INTRODUÇÃO

2.1 - Deliberação que originou o trabalho

Em cumprimento ao Despacho de 21/2/2014 do Min. Walton Alencar Rodrigues (TC 031.519/2013-0, realizou-se auditoria no Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), especificamente na Diretoria de Infraestrutura Ferroviária (DIF) e na Superintendência Regional do Dnit no estado de Santa Catarina, no período compreendido entre 24/2/2014 e 4/4/2014.

As razões que motivaram esta auditoria foram:

1) A necessidade de se analisar de forma sistêmica a gestão das obras de contornos ferroviários conduzidas pela DIF/Dnit;

2) O fato de a obra, que teve seu início de construção em dezembro de 2006, encontra-se paralisada desde novembro de 2012, tendo sido realizado somente 38% do contrato de execução.

2.2 - Visão geral do objeto

O Projeto Executivo de Engenharia do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul foi elaborado pela Empresa Vega Engenharia e Consultoria Ltda., contratada pela Prefeitura Municipal de São Francisco do Sul, em atendimento ao Convênio firmado entre a Prefeitura e o Dnit (Convênio DIT/TT 081/2002, celebrado em 26/12/2002). O estudo de impacto ambiental e o respectivo relatório de impacto ambiental (EIA/Rima), dentro do mesmo convênio, foram elaborados pela empresa DTA Engenharia. O projeto executivo foi aprovado pelo Dnit por meio da Portaria 245, de 14/3/2006, do Coordenação-Geral Ferroviária.

O contrato DIF-225/2006 foi celebrado, em 30/11/2006, com a empresa Iesa Projetos, Equipamentos e Montagens S/A., vencedora da Concorrência Pública nº 142/2006 com o preço de R$ 19.052.256,16. Este contrato inclui o fornecimento de dormentes de madeira e de aparelhos de mudança de via (AMV), mas não os trilhos e acessórios como placas de apoio, grampos e parafusos. Tais materiais foram objeto de outra licitação (Pregão Eletrônico 352/2007), destinada a atender diversas obras além desta de São Francisco do Sul. Os trilhos especificamente foram fornecidos por meio do contrato DIF 02/2008 celebrado com a empresa Comexport Companhia de Comércio Exterior.

O contorno consiste em uma ligação ferroviária com extensão total de 8,343 km, com início no km 6,3 da linha existente, na localidade de Morro Grande, junto às instalações da empresa Vega do Sul, e término próximo do km 0,0 da ligação São Francisco do Sul - Mafra. Foi prevista a implantação de um retropátio, posicionado junto do cruzamento com a Rodovia SC-301, que, além da recepção e expedição de composições ferroviárias, permitirá as operações de decomposição e formação de trens,

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.

e, após as complementações a cargo da ALL - América Latina Logística S.A., o estacionamento de vagões carregados e vazios, pesagem e manutenção de vagões. O prazo definido em projeto foi de 24 meses.

Com objetivo de proporcionar uma visão do porte do empreendimento, são apresentados a seguir os principais quantitativos das obras e serviços mais significativos constantes do projeto executivo, nelas incluídos os pertinentes à implantação das soluções das interferências da via férrea com o sistema rodoviário.

Terraplenagem

- Escavação, carga e transporte de solos e rocha ..... 349.000 m³
- Compactação de aterros ..... 291.000 m³

Drenagem

- Bueiros tubulares de concreto ..... 880 m
- Bueiros tubulares de aço corrugado ..... 100 m
- Sarjetas de concreto..... 6.840 m

Obras complementares

- Proteção vegetal dos taludes de corte e aterro..... 102.650 m²
- Cercas..... 16.850 m
- Passagens de nível sinalizadas ..... 1 ud

Interferências

- com a malha rodoviária
  em nível ..... 1 ud
  em níveis diversos..... 5 ud
- com linha de transmissão de energia elétrica ..... 3 ud

Obras-de-Arte Especiais

- Pontilhões ferroviários: 02 ud ..... 50,80 m
- Viaduto rodoviário: 01 ud ..... 36,00 m
- Passagens superiores: 02 ud ..... 14,80 m
- Passagens inferiores: 02 ud ..... 20,60 m
- Concreto estrutural ..... 2.110 m³

Superestrutura da Via Permanente

Linha Principal:

- Lastro de pedra britada..... 16.640 m³

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.

- Dormentes de madeira.....15.070 ud

- Trilhos TR-57..... 970 t

Pátio:

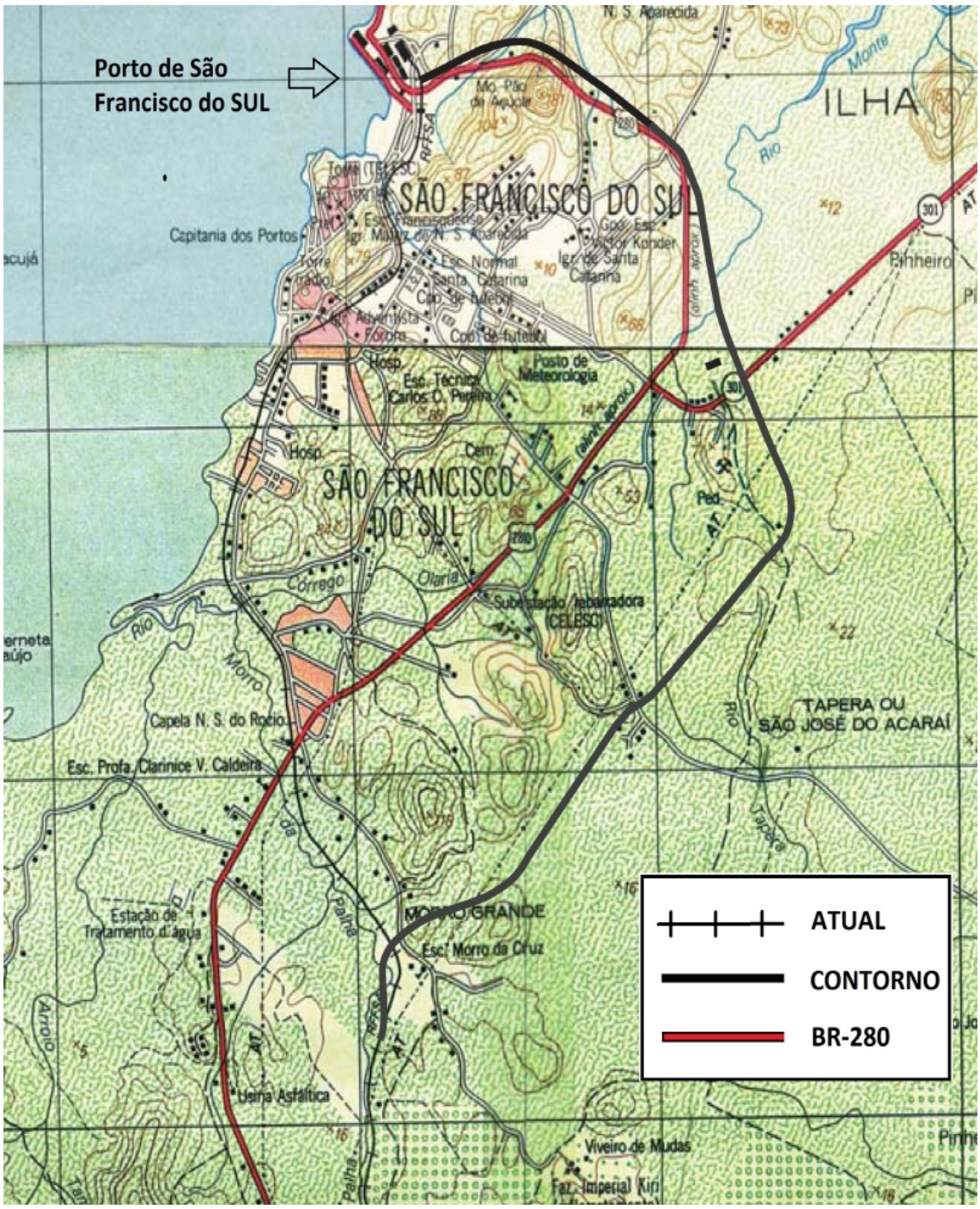
- Lastro de pedra britada..... 5.640 m³

- Dormentes de madeira..... 4.950 ud

- Trilhos TR-57..... 320 t

- Aparelhos de mudança de via 1:10..... 4 ud

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.



2.3 - Objetivo e questões de auditoria

A presente auditoria é parte integrante de uma Fiscalização de Orientação Centralizada que tem por objetivo verificar se o investimento federal em corredores ferroviários (malha concedida) tem eliminado conflitos entre a operação ferroviária e o tráfego em perímetro urbano. Nestes autos é analisada especificamente a construção do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul/SC.

A partir do objetivo do trabalho e a fim de avaliar em que medida os recursos estão sendo aplicados de acordo com a legislação pertinente, formularam-se as questões adiante indicadas:

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.

1) Há projeto básico/executivo adequado para a licitação/execução da obra?

2) A formalização do contrato atendeu aos preceitos legais e sua execução foi adequada?

3) A administração está tomando providências com vistas a regularizar a situação da obra?

2.4 - Metodologia utilizada

Os trabalhos foram realizados em conformidade com as Normas de Auditoria do Tribunal de Contas da União e com observância aos Padrões de Auditoria de Conformidade estabelecidos pelo TCU. Nenhuma restrição foi imposta aos exames. Foram utilizadas essencialmente as técnicas de exame de documentos obtidos na Diretoria de Infraestrutura Ferroviária (DIF) do Dnit em Brasília, na Superintendência Regional do Dnit em Santa Catarina (Dnit/SC) e na Unidade Local do Dnit em Joinville/SC, e de inspeção física nesta unidade local e no trecho parcialmente executado da obra entre as estacas 0 e 255.

2.5 - Volume de recursos fiscalizados

O volume de recursos fiscalizados alcançou o montante de R$ **25.044.327,63.** O volume de recursos fiscalizados foi calculado tendo em vista os seguintes valores contratados:

- Contrato DIF 225/2006 - Iesa Projetos, Equipamentos e Montagens S/A - R$ 19.052.256,16 (execução da obra)
- Contrato DIF 193/2007 - Vega Engenharia e Consultoria Ltda. - R$ 4.642.893,85 (supervisão)
- Contrato DIF 514/2009 - Prosul - Projetos, Supervisão e Planejamento Ltda. - R$ 1.349.177,62 (supervisão e gerenciamento ambiental)

Além desses, já foram efetuados gastos nesta obra relativos aos seguintes itens:
- Desapropriações - R$ 5.088.736,00 (indenizações)
- Contrato UT 16-006/2007 - Sotepa Sociedade Técnica de Estudos, Projetos e Assessoria Ltda. - R$ 149.329,38 (assessoramento no processo de desapropriação)
- Contrato DIF 882/2010 - Vega Engenharia e Consultoria Ltda. - R$ 844.038,42 (novo projeto a partir da estaca 255)
- Contrato DIF 318/2006 - Comexport Companhia de Comércio Exterior - R$ 4.522.000,00 (trilhos)

2.6 - Benefícios estimados da fiscalização

Dentre os benefícios estimados desta fiscalização, menciona-se a melhoria do processo de gestão do Dnit na implantação de contornos ferroviários, além da expectativa de controle pela população.

3 - ACHADOS DE AUDITORIA

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.

3.1 - Projeto executivo deficiente ou desatualizado.

3.1.1 - Tipificação do achado:

Classificação - grave com recomendação de continuidade (IG-C)

Justificativa de enquadramento (ou não) no conceito de IG-P da LDO - A situação verificada não se enquadra dentre as previstas no art. 98, §1°, inciso IV, da Lei 12.919, de 24 de dezembro de 2013 (LDO 2014), aptas a ensejar o bloqueio da execução física, orçamentária e financeira dos contratos, pois o contrato de construção DIF 225/2006 encontra-se paralisado desde novembro de 2012 e, atualmente (2014), está em vias de ser rescindido.

3.1.2 - Situação encontrada:

O projeto executivo para a obra do contorno ferroviário de São Francisco do Sul/SC foi aprovado pelo Dnit sem contar com a plena concordância e aceitação dos principais interessados na operação da ferrovia. Reivindicações posteriores ao início da obra levaram o Dnit a limitar sua execução somente ao trecho que vai da estaca 0 até a 255, e a contratar um novo projeto básico para o trecho a partir da estaca 255 até o Porto de São Francisco do Sul (estaca 417). O novo projeto trouxe uma alteração significativa no escopo da obra, com grande elevação no seu custo estimado.

Tendo por objetivo a elaboração de projeto executivo de engenharia do contorno ferroviário de São Francisco do Sul/SC, foi assinado entre o Dnit e a Prefeitura Municipal de São Francisco do Sul, com a interveniência da ALL - América Latina Logística do Brasil S.A., o Convênio DIT 081/2002 (Siafi 486273) em 26/12/2002, no valor de R$ 497.500,00, sendo R$ 99.500,00 de recursos próprios. As razões que motivaram a assinatura do convênio foram: (1) a necessidade de serem implementadas ações que visem eliminar o conflito e a interferência da linha férrea no tráfego do centro urbano do Município de São Francisco do Sul/SC a fim de implantar o sistema viário que permita o equacionamento do local e promova o desenvolvimento urbano, mediante melhor organização do uso do solo; (2) a necessidade de ser elaborado um Projeto Executivo de Engenharia do contorno ferroviário do Município, contendo o detalhamento dos processos construtivos, das novas instalações ferroviárias e da reurbanização dos terrenos remanescentes; (3) a determinação da União para que promova a alienação de seus ativos não operacionais, com vistas à quitação de seus passivos; (4) a necessidade de regularizar o parcelamento dos terrenos da União após a erradicação da linha férrea dentro do perímetro urbano de interesse comum.

Ressalta-se da análise técnica prévia à assinatura a explícita recomendação para que "o convênio de apoio financeiro a ser firmado entre o Município de São Francisco do Sul e o Dnit, deverá estabelecer, entre outros compromissos, pela ALL, concessionária Interveniente, apoiar tecnicamente a elaboração do projeto executivo das obras e aprovar sua versão final, e pelo município, executar o projeto de engenharia e as desapropriações necessárias". De tal forma que foi estabelecido nas cláusulas sexta e sétima que a supervisão e fiscalização do projeto seriam feitas por uma comissão paritária, integrada por até dois representantes do Dnit, um representante da ALL e até dois representantes da Prefeitura, que também deveria aprovar os relatórios mensais e as versões preliminar e definitiva dos projetos executivos. Após certificados pela Prefeitura os documentos seriam então encaminhados ao Dnit para aprovação final.

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.

Mesmo diante de todo o clamor da população de São Francisco do Sul, representada pelas inúmeras manifestações de sindicatos, associações, corpo de bombeiros, câmara de vereadores, entre outros, que criaram as condições políticas favoráveis à assinatura do convênio, somente em 16/6/2004 e 11/7/2005 foram liberados pelo Dnit os R$ 398.000,00 previstos, em parcelas de R$ 200.000,00 e R$ 198.000,00, respectivamente, motivando seguidas prorrogações do prazo do convênio. Após tomada de preços em que foi a única empresa habilitada, a Prefeitura contratou a Vega Engenharia e Consultoria Ltda. em 25/6/2004, com prazo de 180 dias para entrega do projeto executivo, prorrogado por aditivos contratuais até 23/3/2006.

Os três relatórios de andamento elaborados pela Vega Engenharia e Consultoria Ltda. que estavam previstos no contrato, informam sobre as reuniões que foram realizadas no decorrer da elaboração do projeto executivo, destacando-se a do dia 26/8/2004 na sede da ALL em Curitiba. Dali pode ser claramente percebido que foram discutidas as mudanças previstas para a ampliação e readequação do pátio, sendo evidenciado que tais itens não seriam abrangidos no projeto da Vega. Além disso foi alvo de reclamação a dificuldade para se obter permissão para a equipe de topografia efetuar os levantamentos em área de propriedade da empresa Bunge Alimentos, onde estava prevista uma passagem em nível. Registra-se que a ordem para que as obras ficassem restritas ao segmento entre as estacas zero e 255, em outubro de 2009, foi motivada pelas modificações requeridas no projeto pelas empresas ALL e Bunge, como será detalhado adiante. O terceiro e último relatório também cita reuniões envolvendo a Bunge, Prefeitura, Vega, onde se reafirma a indefinição sobre a conexão entre o contorno ferroviário e o novo pátio de manobras da ALL. É citado que a Vega efetuou contato com representante da ALL, sendo obtida sua concordância com o traçado no segmento inicial. Entretanto, nota-se que nada havia sido definido quanto ao segmento final, que foi a principal causa da posterior alteração do escopo do contrato com a empresa Iesa.

Apesar das evidências de alguma interação entre a Vega e os demais interessados no contorno ferroviário, não há sinal de que os relatórios de andamento e, sobretudo, o projeto executivo, tenham sido apreciados e aprovados pela comissão paritária definida no convênio, o que demonstra a falta do envolvimento da empresa concessionária do trecho da ferrovia com o projeto aprovado pelo Dnit. Por consequência, tal falha afrontou a recomendação do próprio Dnit sobre a interveniência da ALL, que constou da análise técnica prévia à assinatura do convênio com a prefeitura, como antes relatado.

Tal afirmação ganha reforço ao se notar, na versão final do projeto executivo da Vega, o destaque apresentado em um círculo na cor vermelha, justamente na área da conexão do contorno com o pátio da ALL, na chegada ao Porto, contendo a observação: "compatibilizar, na implantação, com projeto do pátio de São Francisco do Sul em elaboração pela ALL". Fica patente que a Vega apresentou um projeto executivo incompleto, sem o detalhamento da conexão do novo traçado da ferrovia com o pátio no porto, que naquele momento estava pendente de definição pela empresa concessionária, ALL.

Mesmo assim o projeto da Vega seguiu para análise pelo Dnit, ficando a cargo de consultor contratado verificar a adequação às normas e técnicas estabelecidas pela autarquia. Em pelo menos duas ocasiões foram feitos questionamentos à Vega sobre determinados aspectos do projeto, e em uma das respostas se faz referência à inconclusa interferência ao final do traçado, indicando que a responsabilidade para a adequação seria da concessionária ALL, sem a apresentação de evidência de sua concordância.

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.

"Esse problema não é, na realidade, de interferência do projeto com linha existente em tráfego mas sim, de adequação do eixo projetado a uma perna de um triângulo de reversão que, à época da elaboração do projeto, estava desativado. Essa adequação, conforme se depreende do trecho da Ata, transcrita a seguir, da reunião, de 15 de setembro último, será encargo da concessionária ALL.

...A ALL está estudando encaixes e novo layout que deverá ser definido a partir da atual chave de entrada no pátio e o ponto final do contorno ferroviário (estaca 417)."

Ao considerar que a projetista Vega providenciou as revisões solicitadas, o engenheiro Marco Antônio Blotta (Consórcio STE/SISCON - contrato Dnit TT-074/02-00), indicou que o projeto executivo poderia ser aprovado "pois atende as normas vigentes para a execução de um projeto executivo de ferrovia, e está de acordo com o Termo de Referência". Em seguida, a Portaria 245, de 14/3/2006, assinada pelo Coordenador-Geral Ferroviário/Dnit, engenheiro Luiz Fernando de Pádua Fonseca, aprovou formalmente o projeto executivo da Construção de Contorno Ferroviário no Município de São Francisco do Sul-SC.

Embora aparentemente tenham sido cumpridos os ritos da verificação de normas e procedimentos que levaram à aprovação do projeto executivo, não está evidenciado o comprometimento da empresa América Latina Logística (ALL) com a solução adotada, o que impediria, por si só, a aceitação pelo Dnit. Não há comprovação de que o Consórcio STE/SISCON, encarregado de analisar o projeto, tenha se preocupado em obter diretamente da ALL um posicionamento sobre o projeto executivo elaborado pela Vega, contentando-se apenas com a possível apresentação futura de um projeto de readequação do pátio que deveria estar em total consonância com o projeto do contorno ferroviário.

Ao que parece, a análise do projeto pela concessionária ALL foi realizada somente em 2008, quando apresentou diversos pontos que deveriam ser retificados para a manutenção da capacidade operacional ferroviária, desde a alteração do greide das rampas até a duplicação das linhas no trecho entre as estacas 252 e 362, sentenciando a incompatibilidade técnica do projeto da Vega a partir da estaca 255 com os requisitos de operação da linha férrea. A ata da reunião de 16/5/2008, para tratar da adequação do projeto ferroviário, teve participação de representantes da Vega, ALL, Dnit, Iesa, Bunge, Fertimport, e é pródiga em demostrar a insatisfação com o projeto aprovado pelo Dnit e, naquele momento, já em execução. Há explícita referência ao notório conhecimento anterior sobre os problemas ali apontados, estranhando-se que os conflitos rodoferroviários não tenham sido adequados no projeto. Manifesta-se ali a posição contrária da empresa Bunge, sendo deixado claro que não haveria concordância com o projeto sem a solução dos problemas levantados. A afirmação da representante do Dnit de que houve consenso dos integrantes da equipe de avaliação do projeto foi prontamente rechaçada pelo representante da Bunge, que discorreu sobre o risco de congestionamentos de caminhões na rodovia tornando o terminal inoperante.

Houve, portanto, falha na aprovação do projeto pelo Dnit sem a audiência prévia e formal anuência dos envolvidos com a operação da ferrovia e que seriam afetados pelas mudanças propostas. De outra feita, como se justificaria o questionamento da Bunge, em documento encaminhado ao Dnit em 17/12/2007, quase dois anos depois do projeto ter sido aprovado, relatando ter tomado conhecimento de que "o Dnit está desenvolvendo estudos e deverá iniciar brevemente obras para a construção de um anel rodoferroviário que irá circundar as instalações da Bunge e que não estaria prevista a construção de viaduto que garanta o permanente acesso às nossas instalações". Houve um atropelamento do

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.

processo de aprovação pelo Dnit que, além da natural elevação do custo das obras motivada pela interrupção, trouxe inegável prejuízo à população de São Francisco do Sul, frustrada pela falta de uma solução que afastasse o tráfego ferroviário da área urbana. Uma vez que a resposta à movimentação pública para que se construísse o contorno ferroviário tem seu nascedouro em 2002, com a assinatura do convênio do Dnit com a Prefeitura, são mais de doze anos de espera.

As reclamações das empresas envolvidas com a implantação do contorno ferroviário surtiram efeito. Em 30 de outubro de 2009, por força do memorando 342/DIF, emitido pelo substituto do Diretor de Infraestrutura Ferroviária, Luiz Antônio Pagot, foi informado ao Superintendente Regional no Estado de Santa Catarina, Sr. João José dos Santos, da necessidade de aditamento do Contrato DIF nº 225/2006 - Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul/SC, "com a supressão da execução de itens de serviços referentes ao trecho compreendido entre as estacas 255 + 0m e 417 + 2.878m do projeto executivo" e "em razão da realização da Tomada de Preços nº 432/2009, visando a seleção de empresa especializada para execução de serviços de elaboração de projeto básico de engenharia das linhas férreas do pátio ferroviário da área portuária do Porto de São Francisco do Sul/SC, projeto este que, após aprovação do Dnit, será objeto de nova contratação para sua execução", comunicando-se a empresa sobre a redução contratual. Já em 13 de setembro de 2010 a empresa Iesa responde ao Supervisor da Unidade Local do Dnit em Joinville justificando o não cumprimento do cronograma contratual, considerando que a revisão do projeto decorrente da supressão do trecho entre as estacas 255 e 417, e a necessidade de inclusão de outros serviços não previstos, não havia sido aprovada, impedindo a execução da maior parte dos serviços contratuais.

A Tomada de Preços nº 432/2009 trouxe como vencedora a mesma empresa Vega Engenharia e Consultoria Ltda. que elaborou o questionado primeiro projeto do contorno ferroviário e também participou como supervisora da obra contratada pelo Dnit. Foram definidas as diretrizes para a elaboração do Projeto Básico de Engenharia das linhas férreas do Pátio Ferroviário na área portuária, das obras de arte especiais e respectivos acessos, necessárias para eliminar conflitos com o tráfego rodoviário de acesso ao porto e terminais e na Readequação do Projeto Executivo de Engenharia do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul existente, no segmento compreendido entre o final do retropátio, est. 255, e o final do projeto, est. 417+2,878 m, de modo a possibilitar a implantação de uma segunda linha férrea de acesso ao porto e a interligação com as novas linhas férreas na área portuária, para extensão total aproximada de 20.000,00 metros de linhas férreas, resultando em um orçamento de aproximadamente R$ 69 milhões, em março de 2011.

Comparando-se os procedimentos adotados para a elaboração do novo projeto executivo a partir da estaca 255, com os que levaram à aprovação do projeto anterior, evidencia-se o significativo acréscimo dos requisitos para a integração entre os diversos partícipes e interessados na obra do contorno ferroviário. Tal fato, se demonstra um aperfeiçoamento do método, também corrobora a tese de que antes o Dnit não agiu com a precaução devida ao dar início à obra sem a completa elucidação de todas as interferências previstas no projeto.

Registra-se a indignação dos munícipes com as seguidas promessas, esticando-se prazos de conclusão das obras, e que redundaram na paralisação total das atividades da empresa contratada para executar o projeto da Vega. Por ocasião da visita da equipe de auditoria a um viaduto inconcluso, chamado pejorativamente pela população de "a maior mesa de sinuca do mundo", ouviram-se xingamentos e

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.

impropérios de transeuntes, demonstrando o grau de insatisfação pelas obras inacabadas.

A seguir, fotografia do viaduto conhecido pela população local como "a maior mesa de sinuca do mundo".



3.1.3 - Objetos nos quais o achado foi constatado:

(IG-C) - Convênio 081/2002, 26/12/2002, Elaboração de projeto executivo de engenharia do contorno ferroviário de São Francisco do Sul/SC, Prefeitura Municipal de São Francisco do Sul - SC.

(IG-C) - Edital 432/2009-0, 4/8/2009, TOMADA DE PREÇOS, Seleção de empresas especializadas para execução de serviços de elaboração de projeto básico e executivo de engenharia do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul/SC.

(IG-C) - Projeto Básico 1/9/2005, Projeto executivo de engenharia do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul/SC, de autoria da Vega Engenharia e Consultoria Ltda., fruto do convênio 081/2002.

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.

3.1.4 - Causas da ocorrência do achado:

Ausência de comprometimento com o projeto aprovado pelo Dnit dos setores diretamente envolvidos com a operação ferroviária e portuária - Apesar de constar das Cláusulas Sexta e Sétima do convênio entre o Dnit e o município de São Francisco do Sul que a análise e fiscalização do projeto do contorno ferroviário seria realizada por uma comissão paritária que incluía a ALL, concessionária do trecho, isso não veio a se concretizar.

Falta de cautela do Dnit em certificar-se de que o projeto apresentado pela empresa Vega Engenharia atendia às necessidades operacionais da concessionária e dos demais entes diretamente afetados pela futura obra.

3.1.5 - Efeitos/Conseqüências do achado:

Atraso no atendimento à expectativa da população (efeito real) - As incisivas manifestações de diversos setores da municipalidade de São Francisco do Sul que sustentam a proposta do plano de trabalho do convênio destinado a execução de projeto para o contorno ferroviário no ano de 2002 dão conta da importância da obra, que por seguidas protelações deixa de ser concluída no prazo esperado, sequer havendo certeza quanto a seu reinício.

Paralisação da obra por necessidade de readequação do projeto. (efeito real)

3.1.6 - Critérios:

Instrução Normativa 1/2007, MT, art. 15

Lei 8666/1993, art. 6º, inciso X; art. 7º, § 2º; art. 12

3.1.7 - Evidências:

Convênio DIT 081/2002 (Siafi 486273) entre Dnit e PMSFS - Convênio DNIT e PMSFS, folhas 1/7.

Análise técnica do convênio Dnit - PMSFS - Análise técnica do plano de trabalho do convênio DNIT e PMSFS, folhas 1/2.

Manifestações - Manifestações de interessados na construção do contorno ferroviário., folhas 1/11.

Contrato Vega PMSFS, folhas 4/14.

Reunião com a ALL em 26/8/2004 - Reunião com a ALL sobre o contorno ferroviário., folhas 8/10.

Reunião Vega ALL, folhas 10/12.

Layout do contorno ferroviário, folha 1.

Analise técnica do projeto executivo elaborado pela Vega em 2006 - Analise técnica do projeto executivo Vega, folhas 3/35.

Análise ALL - Análise da concessionária ALL sobre o projeto do contorno ferroviário, folhas 1/9.

Ofício Bunge - Ofício Bunge demonstrando o desagrado com a solução adotada no projeto executivo para o contorno ferroviário., folhas 1/2.

Memorando 342/DIF de 30/10/2009, supressão de itens de serviço - Memorando 342/DIF determinando a supressão de itens de serviço do contrato com a IESA em 30/10/2009, folha 1.

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.

Ofício Iesa de 13/9/2010, necessidade de revisão do projeto - Ofício da empresa IESA relatando as consequências da supressão do trecho entre as estacas 255 e 417, praticamente comunicando a paralisação da obra em 13/9/2010., folha 1.

Orçamento e Plano de Execução Readequação Vega - Orçamento e Plano de Execução da readequação do contorno ferroviário de São Francisco do Sul, elaborado pela empresa Vega., folha 1.

3.1.8 - Medidas corretivas:

Considerando que os fatos descritos não são passíveis de correção, entende-se cabível a ciência ao Dnit, ou a quem o suceder na responsabilidade pela construção do contorno ferroviário de São Francisco do Sul/SC, das irregularidades constatadas, para que as futuras contratações para aquela obra sejam precedidas de discussão do projeto pelos principais envolvidos na operação ferroviária e portuária, atingidos pela implantação do contorno. Entende-se que tal procedimento, se julgado conveniente, será mais adequado à fase propositiva do relatório consolidado da FOC.

3.1.9 - Conclusão da equipe:

O Dnit não se cercou das garantias primárias quanto à aprovação do projeto das obras pelos principais partícipes e envolvidos com a operação ferroviária, dando início às obras com evidentes pendências de compatibilidade na ligação final do contorno à área portuária, que redundaram na paralisação da execução da obra por necessidade de alteração do projeto.

3.1.10 - Responsáveis:

Nome: Luiz Fernando de Pádua Fonseca - **CPF:** 586.131.106-49 - **Cargo:** Coordenador Geral Ferroviário do Dnit (de 8/7/2005 até 18/9/2007)

Conduta: Aprovação do projeto executivo da Construção de Contorno Ferroviário no Município de São Francisco do Sul-SC sem definição quanto à ligação com a área portuária e sem certificar-se de que o projeto atendia às necessidades da concessionária e dos demais interessados.

Nexo de causalidade: A aprovação do projeto executivo incompleto deu origem à licitação e à contratação de obra posteriormente questionada pelos principais afetados pelas alterações no traçado ferroviário, motivando sua paralisação e elaboração de novo projeto.

Culpabilidade: A conduta do responsável pode vir a ser considerada culpável, razão pela qual ele deve ser ouvido em audiência a fim de avaliar se é o caso de aplicação de pena de multa.

3.2 - Avanço desproporcional das etapas de serviço.

3.2.1 - Tipificação do achado:

Classificação - grave com recomendação de continuidade (IG-C)

Justificativa de enquadramento (ou não) no conceito de IG-P da LDO - A situação verificada não se enquadra dentre as previstas no art. 98, §1°, inciso IV, da Lei 12.919, de 24 de dezembro de 2013 (LDO 2014), aptas a ensejar o bloqueio da execução física, orçamentária e financeira dos contratos, pois o contrato de construção DIF 225/2006 encontra-se paralisado desde novembro de 2012 e, atualmente (2014), está em vias de ser rescindido.

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.

3.2.2 - Situação encontrada:

Constatou-se avanço desproporcional entre as etapas de construção do contorno ferroviário de São Francisco do Sul/SC (Contrato DIF 225/2006) em razão de medição e pagamento de dormentes de madeira e de aparelhos de mudança de via em desacordo com o cronograma físico-financeiro que integrava o contrato DIF-225/2006. O fornecimento antecipado representa R$ 1.500.423,42 a preços iniciais (data-base fevereiro de 2006) em recursos públicos que foram mobilizados a partir de fevereiro de 2007 em material ferroviário adquirido pelo Dnit que não pode ser aplicado na obra, uma vez que até março de 2014 a infraestrutura ferroviária ainda não havia sido concluída.

O contrato DIF-225/2006, de execução das obras do contorno ferroviário de São Francisco do Sul, foi celebrado em 30/11/2006, teve seu início de execução em 18/12/2006, e prazo de execução estabelecido em 24 meses. De acordo com o cronograma físico-financeiro originalmente proposto na licitação pela contratada Iesa Projetos, Equipamentos e Montagens S/A, o fornecimento de dormentes de madeira e aparelhos de mudança de via (AMVs) deveria ocorrer entre os 19º e 22º meses de execução da obra.

Em 15/12/2006, antes mesmo de iniciar a execução, a contratada apresentou uma proposta de alteração do cronograma endereçada ao Supervisor da Unidade Local do Dnit em Joinville (UL-Joinville/SC), o Eng. Antônio Carlos Gruner Bessa, considerando, entre outros fatores, (i) a impossibilidade temporária de acesso à faixa de domínio da ferrovia, pela necessidade de conclusão, pelo Dnit, das desapropriações (então com previsão de conclusão de 60 a 90 dias); (ii) que ainda não havia sido contratada a empresa supervisora das obras; (iii) a necessidade de renovação e complementação (licença para supressão de árvores) da licença ambiental; (iv) a viabilidade de imediata aquisição e fornecimento de materiais. De acordo com essa primeira proposta de revisão, os dormentes e os AMVs seriam fornecidos logo no início da obra, nos terceiro e quarto meses de execução.

Nesse documento, existe uma anotação manuscrita que diz "Cronograma válido resultado da reunião c/ Eng. Wagner 18/12/06".

Em 15/1/2007, foram designados pela Portaria 001/2007 da Superintendência Regional do Dnit/SC, os Engenheiros Antônio Carlos Gruner Bessa, matrícula n. 867.873, Wagner Fernando Fabre, matrícula n. 867.777, e Cesar Augusto Flores Santos, matrícula n. 867.788, para constituírem a Comissão de Medição para a obra de construção do contorno ferroviário de São Francisco do Sul, objeto do contrato DIF-225/2006.

Na mesma data, a Portaria 002/2007 designou o eng. Antônio Carlos Gruner Bessa fiscal para a referida obra.

A composição da Comissão de Medição permaneceu inalterada até a edição da Portaria 081, de 2/8/2011, que manteve o fiscal do contrato e substituiu os outros dois membros.

Em 2/2/2007, uma segunda proposta de revisão de cronograma foi encaminhada pela empresa Iesa, atender à nova previsão para desapropriações das primeiras áreas do empreendimento, que se dariam a partir do mês de maio de 2007. Nesta revisão, a totalidade dos dormentes e 3/4 dos AMVs seriam fornecidos entre os 3º e 7º meses de execução da obra.

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.

Em mensagem eletrônica de 29/4/2014, o Dnit/SC encaminhou cópias da primeira e da segunda revisão do cronograma físico-financeiro, e informou:

"Cabe-nos salientar que a 1ª revisão do cronograma não evoluiu, ou seja, não surtiu efeitos práticos, não tendo sido encaminhada a esta Sede da Superintendência Regional do Dnit/SC, uma vez que os serviços de desapropriação estavam em andamento, impedindo o início efetivo das obras.

Em função de nova previsão das desapropriações das primeiras áreas do empreendimento, percebeu-se a necessidade de readequação do cronograma físico-financeiro da obra, o que ensejou a elaboração da 2ª revisão do cronograma, encaminhada a esta sede da Superintendência do Dnit/SC em 05 de março de 2007, pela Unidade Local de Joinville/SC.

Contudo, esta 2ª revisão do cronograma também não pôde ser aplicada em razão da ordem de paralisação da obra, emitida em 24/04/2007, face à necessidade de renovação da Licença Ambiental."

Entretanto, o que se observou é que as revisões, de fato, produziram efeitos. No período de 1/2 a 23/4/2007 (medições 1, 2 e 3) foram fornecidos, medidos e posteriormente pagos:

a) 13.330 dormentes de madeira no valor de R$ 1.050.670,60 a preços iniciais (88,45% do previsto para linha a principal (item 26 da planilha), e

b) três AMVs no valor de R$ 337.513,14 (75% do previsto; item 27 da planilha).

A obra foi paralisada em 24/4/2007 e reiniciada em 12/8/2008. Nas 28ª e 29ª medições, referentes aos meses de junho e julho de 2010, foram medidos mais 1.424 dormentes para os pátios de cruzamento, no valor de R$ 112.239,68 a preços iniciais (também no item 27 da planilha).

Todas essas medições foram assinadas pelos membros da Comissão de Medição designada pela Portaria 001/2007 e certificadas pelo Superintendente Regional do Dnit em Santa Catarina, o Eng. João José dos Santos, que as remeteu à Coordenação-Geral de Obras Ferroviárias do Dnit para pagamento, com exceção das duas últimas que foram encaminhadas pelo Eng. Álvaro Leite Júnior, em substituição ao Superintendente.

Esse material está atualmente (março 2014) armazenado na Unidade Local do Dnit em Joinville/SC, uma vez que a construção encontra-se paralisada desde novembro de 2012 e o projeto de engenharia do contorno ferroviário está sendo revisado pela DIF/Dnit a pedido da concessionária (ver achado 3.1).

Também ocorreu fornecimento de trilhos e acessórios de fixação na mesma época dos dormentes de madeira, mas como se tratam de outros contratos específicos de fornecimento (contrato de compra licitado a parte por pregão) essa situação será tratada em conjunto no relatório consolidado da FOC pela possibilidade de ocorrência sistêmica dentro do Dnit, além de um contrato de trilhos abastecer mais de um contorno ferroviário.

RECORRÊNCIA DO AVANÇO DESPROPORCIONAL NAS OBRAS FERROVIÁRIAS

Preocupado com a medição antecipada e desproporcional de bens industriais nos contratos de obras da Valec, o TCU determinou à estatal que realize programação de fornecimento de bens tipicamente industriais (dormentes e acessórios de fixação) baseada no caminho crítico entre as etapas de serviço da obra nos termos do item 9.2.3 do Acórdão 1.712/2012-TCU-Plenário:

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.

"9.2.3. elabore gráfico de Gantt e caminho crítico com base no real cronograma de execução das obras, de forma a autorizar a medição dos dormentes de concreto, acessórios de fixação e aparelhos de mudança de via apenas na época adequada, evitando o fornecimento antecipado desses componentes..."

No voto condutor do Acórdão 1.712/2012-TCU-Plenário consta o registro de risco de perda da garantia de bens industriais quando da antecipação indevida no fornecimento itens de superestrutura a serem utilizados na ferrovia, a exemplo dos dormentes e acessórios de fixação:

"outro ponto alertado pela Secob-4 é o fato de que alguns consórcios vêm antecipando o fornecimento dos itens com sobrepreço de forma a obter vantagens no fluxo financeiro do contrato. Tal procedimento é nocivo à Administração, na medida em que os produtos são entregues muito antes de sua efetiva utilização na obra, sujeitando-os à deterioração precoce ou à perda prematura de sua garantia."

Já o Acórdão 1978/2012-TCU-Plenário registra a consequência do avanço desproporcional entre as etapas de construção de um lote da Ferrovia Norte-Sul:

"9.4.6. avanço incoerente das etapas de serviço que ocasionou a perda da garantia junto ao fabricante para alguns produtos e a redução da garantia para outros, além de mobilizar aproximadamente R$ 11,4 milhões em material ferroviário;"

RISCO DA ANTECIPAÇÃO NO FORNECIMENTO DE MATERIAL FERROVIÁRIO

O fornecimento antecipado de material ferroviário sem observar o cronograma de execução atualizado das obras ocasiona uma série de riscos. Um dos principais é a possibilidade de capitalização desnecessária da empresa contratada, o que favorece a ocorrência do "jogo de cronograma", que acontece quando a parcela mais vantajosa de um contrato, do ponto de vista econômico e financeiro, concentra-se na fase inicial do projeto, fazendo com que as etapas posteriores não apresentem a necessária atratividade para a contratada, o que pode ser um incentivo ao abandono das obras.

A importância dessa questão reside no fato de que são os estudos relacionados ao cronograma físico e financeiro que definem, de forma adequada, a distribuição da execução de serviços e do fornecimento de materiais no período de duração do empreendimento. Assim, tanto em termos de quantitativos físicos quanto em valores financeiros, a execução de serviços e o fornecimento de materiais devem estar atrelados à correspondente etapa ou atividade ao longo da execução das obras em consonância com o referido cronograma.

Dessa forma, frise-se que apenas quando da realização do serviço de engenharia intitulado de "lançamento do trilho - montagem da grade"" (item 28 da planilha) serão efetivamente aplicados os dormentes de madeira que estão estocados na Unidade local do Dnit em Joinville/SC. Essa etapa futura

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.

da obra, denominada de superestrutura ferroviária (lastro, dormentes e trilhos) é antecedida pela infraestrutura da via, que, conforme já relatado, é composta por um conjunto de obras e serviços referentes a desmatamento, destocamento, limpeza, remanejamento de interferências, terraplenagem, drenagem, proteção vegetal de taludes, instalação de cercas e construção de pontes/viadutos. Em São Francisco Do Sul/SC a infraestrutura ferroviária ainda não foi concluída (obra paralisada).

Por fim, registre-se que o fornecimento de dormente de madeira e AMVs muito antes da sua efetiva aplicação afronta o art. 6º, inciso IX, alínea 'e', da Lei 8.666/1993, já que esse fornecimento não observa as etapas e atividades do cronograma real de execução das obras.

Abaixo segue o registro fotográfico feito durante vistoria (março de 2014) realizada pela equipe de auditoria do TCU dos dormentes de madeira estocados na Unidade Local do Dnit em Joinville/SC:



3.2.3 - Objetos nos quais o achado foi constatado:

(IG-C) - Contrato DIF 225/2006, 11/12/2006, Execução dos serviços de construção do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul/SC., Iesa - Projetos, Equipamentos e Montagens S/A.

3.2.4 - Causas da ocorrência do achado:

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.

Aprovação de medições em desconformidade com o cronograma físico-financeiro do contrato DIF-225/2006 (fornecimento antecipado de dormentes de madeira e aparelhos de mudança de via).

Deficiência no planejamento das etapas/eventos/atividades a serem desenvolvidas na execução da obra.

3.2.5 - Efeitos/Conseqüências do achado:

Jogo de cronograma (efeito real)

Perda da atratividade de outras etapas/atividades do projeto (efeito real)

3.2.6 - Critérios:

Acórdão 585/2009, item 9.3.3, Tribunal de Contas da União, Plenário

Acórdão 1949/2011, item 9.2.2, Tribunal de Contas da União, Plenário

Acórdão 2371/2011, item 9.2.4, Tribunal de Contas da União, Plenário

Acórdão 2692/2011, item 9.1.1.4, Tribunal de Contas da União, Plenário

Acórdão 1712/2012, item 9.2.3, Tribunal de Contas da União, Plenário

Acórdão 1978/2012, item 9.4.6, Tribunal de Contas da União, Plenário

Acórdão 870/2013, item 9.4, Tribunal de Contas da União, Plenário

Lei 8666/1993, art. 6º, inciso IX, alínea e

3.2.7 - Evidências:

Cronograma físico-financeiro originalmente contratado DIF-225-2006, folhas 26/28.

3ª Medição DIF-225-2006 - 3ª Medição DIF-225/2006, folhas 1/31.

4ª Medição DIF-225-2006 - 4ª Medição DIF-225/2006, folhas 1/31.

5ª Medição DIF-225-2006 - 5ª Medição DIF-225/2006, folhas 1/32.

28ª Medição DIF-225-2006 - 28ª Medição DIF-225/2006, folhas 1/35.

29ª Medição DIF-225-2006 - 29ª Medição DIF-225/2006, folhas 1/36.

Revisão de cronograma - 1ª proposta DIF-225-2006 (Iesa), folhas 1/37.

Revisão de cronograma - 2ª proposta DIF-225-2006 (Iesa), folhas 1/12.

Mensagem eletrônica Dnit-SC sobre revisão do cronograma, folha 1.

Portarias de designação fiscal e comissão de medição - Portarias de designação fiscal e comissão de medição DIF-225/2006 (Iesa), folhas 1/4.

3.2.8 - Conclusão da equipe:

A antecipação das etapas de fornecimento de material, sem observar o cronograma atual de execução do empreendimento, prejudica a gestão das obras (art. 6º, inciso IX, alínea e, da Lei 8.666/1993), favorece a ocorrência do "jogo de cronograma" e oculta a real execução financeira da obra (avanço financeiro diferente do físico).

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.

A preocupação da equipe de auditoria reside na desproporcionalidade com que se avançou com o fornecimento de dormentes de madeira e AMVs (material de superestrutura) sem o compasso com a infraestrutura ferroviária. Ademais, medir e pagar a parcela mais vantajosa de um contrato na fase inicial do projeto, do ponto de vista econômico e financeiro, faz com que as etapas posteriores não apresentem a necessária atratividade para a contratada, o que pode ser um incentivo ao abandono das obras, conforme já foi relatado anteriormente.

Dessa forma, será proposta a realização de oitiva da autarquia para que se manifeste acerca da medição antecipada de dormentes de madeira e de aparelhos de mudança de via no contrato DIF-225/2006, que resultou no fornecimento de materiais, a partir de fevereiro de 2007, que permanecem estocados até esta data (julho de 2014), uma vez que não é possível aplicá-los na obra: 14.754 dormentes de madeira no valor de R$ 1.162.910,28 (itens 26 e 27 da planilha) e 3 AMVs no valor de R$ 337.513,14 (item 27 de planilha) totalizando R$ 1.500.423,42 a preços iniciais.

No mesmo sentido, será proposto audiência dos membros da Comissão de Medição designados pela Portaria 001/2007 da Superintendência Regional do Dnit em Santa Catarina, bem como do Superintendente Regional à época, o Eng. João José dos Santos, por aprovarem e darem andamento às citadas medições, permitindo a antecipação do fornecimento de materiais ferroviários (dormentes de madeira e AMVs) originalmente programados para serem entregues a partir do 19º mês de execução da obra.

Será analisada, ainda, quando da resposta à oitiva do Dnit e da resposta à audiência do responsável, a possibilidade de ter ocorrido superfaturamento por distorção do cronograma físico-financeiro e, eventualmente, dano ao Erário (débito) em virtude do custo de oportunidade devido à mobilização de recursos públicos repassados à empresa contratada sem a correspondente aplicação dos materiais na obra.

3.2.9 - Responsáveis:

Nome: Wagner Fernando Fabre - **CPF:** 169.266.769-68 - **Cargo:** Membro da Comissão de Medição do contrato DIF-225/2006 (de 15/1/2007 até 1/8/2011)

Nome: Antônio Carlos Gruner Bessa - **CPF:** 377.996.739-15 - **Cargo:** Membro da Comissão de Medição do contrato DIF-225/2006 (desde 15/1/2011), Fiscal do contrato DIF-225/2006 (desde 15/1/2007)

Nome: João José dos Santos - **CPF:** 542.170.249-91 - **Cargo:** Superintendente Regional do Dnit/SC (de 30/11/2006 até 3/4/2014)

Nome: Cesar Augusto Flores Santos - **CPF:** 163.875.380-68 - **Cargo:** Membro da Comissão de Medição do contrato DIF-225/2006 (de 15/1/2007 até 1/8/2011)

Conduta: Aprovar as medições 3, 4, 5, 28 e 29 do contrato de construção do contorno ferroviário de São Francisco do Sul/SC (DIF-226/2006), que resultaram na antecipação do fornecimento de material ferroviário (dormentes de madeira e aparelhos de mudança de via), em desconformidade com o cronograma físico-financeiro originalmente contratado, que previa o fornecimento desses itens a partir do 19º mês de execução da obra.

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.

Nexo de causalidade: A aprovação das medições 3, 4, 5, 28 e 29 do contrato DIF-225/2006 permitiu o recebimento e o pagamento, já a partir do 3º mês de execução das obras, de materiais ferroviários originalmente programados para serem fornecidos e pagos somente a partir do 19º mês de execução; tal fato prejudicou a gestão das obras (art. 6º, inciso IX, alínea e, da Lei 8.666/1993), favoreceu a ocorrência do jogo de cronograma e ocultou a real execução financeira da obra (avanço financeiro diferente do físico), uma vez que esse material até hoje (julho de 2014) não foi aplicado na ferrovia (obra paralisada).

Culpabilidade: A conduta do responsável pode vir a ser considerada culpável, razão pela qual ele deve ser ouvido em audiência a fim de avaliar se é o caso de aplicação de pena de multa e/ou instauração de tomada de contas especial para imputação de débito.

3.3 - Não há interesse por parte da administração em dar continuidade à obra paralisada, mas não houve rescisão formal dos contratos da obra.

3.3.1 - Tipificação do achado:

Classificação - grave com recomendação de continuidade (IG-C)

Justificativa de enquadramento (ou não) no conceito de IG-P da LDO - A situação verificada não se enquadra dentre as previstas no art. 98, §1°, inciso IV, da Lei 12.919, de 24 de dezembro de 2013 (LDO 2014), aptas a ensejar o bloqueio da execução física, orçamentária e financeira dos contratos, pois os contratos DIF 225/2006, 193/2007 e 514/2009 encontram-se paralisados desde novembro de 2012 e devem ser rescindidos.

3.3.2 - Situação encontrada:

Constatou-se a falta de interesse do Dnit em dar continuidade às obras do contorno ferroviário de São Francisco do Sul na forma estabelecida no contrato DIF 225/2006 com a empresa Iesa - Projetos, Equipamentos e Montagens S/A, o qual foi suspenso em 1/11/2012.

Tal situação decorreu do pleito de partes diretamente vinculadas às modificações que seriam implantadas com o novo contorno após o início da execução das obras, conforme relatado no achado "3.1 - Projeto executivo deficiente ou desatualizado", que culminaram na supressão do trecho a partir da estaca 255 pelo Memorando 342/DIF, de 30/10/2009.

Embora já tenha sido até elaborado um projeto de readequação do projeto executivo do contorno ferroviário, objeto do contrato DIF 882/2010 com a empresa Vega Engenharia e Consultoria Ltda., o Dnit não promoveu a rescisão dos contratos DIF 255/2006, DIF 193/2007 e DIF 514/2009, apesar de estarem na condição de suspensos há mais de 120 dias, em desacordo com o estabelecido no artigo 79 da Lei 8.666/1993, com alterações posteriores.

A nota informativa elaborada em 21/6/2013 pelo fiscal do contrato apresentou um histórico dos acontecimentos e indicou "que o procedimento a ser adotado é a rescisão dos contratos referentes às Obras do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul (Contrato de Obra, Supervisão de Obra,

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.

Supervisão Ambiental) e a elaboração de um novo edital baseado no RDC Integrado, possibilitando assim as devidas correções e adequações ao projeto existente".

Entretanto, na documentação examinada somente constam as dúvidas da Diretoria de Infraestrutura Ferroviária - DIF a respeito das possíveis contratações para dar seguimento às obras do contorno ferroviário, externadas em 14/1/2014 em minuta de memorando que seria encaminhado à Procuradoria Federal Especializada do Dnit, inexistindo qualquer tratativa para se promover a rescisão dos contratos associados a esta obra.

3.3.3 - Objetos nos quais o achado foi constatado:

(IG-C) - Contrato DIF 225/2006, 11/12/2006, Execução dos serviços de construção do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul/SC., Iesa - Projetos, Equipamentos e Montagens S/A.

(IG-C) - Contrato DIF 514/2009, Serviços de supervisão e gestão ambiental das obras de implantação do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul/SC., Prosul - Projetos, Supervisão e Planejamento Ltda.

(IG-C) - Contrato DIF 193/2007, 24/8/2007, Supervisão das obras de implantação do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul/SC., Vega Engenharia e Consultoria Ltda.

3.3.4 - Causas da ocorrência do achado:

Indefinição da administração.

3.3.5 - Efeitos/Conseqüências do achado:

Elevação dos custos de rescisão contratual. (efeito potencial)

3.3.6 - Critérios:

Lei 8666/1993, art. 78

3.3.7 - Evidências:

Nota Informativa de 21/6/2013 - Nota Informativa sobre os contratos associados à obra do contorno ferroviário, elaborada em 21/6/2013 pelo fiscal do contrato 225/2006., folhas 1/11.

Minuta de memorando de 15/1/2014 - Minuta de memorando proposta para ser encaminhada à procuradoria especializada do DNIT em 15/1/2014 a respeito das contratações para a obra do contorno ferroviário., folhas 1/3.

VI Termo aditivo suspensão de prazo IESA - VI Termo aditivo para suspensão de prazo do contrato DIF 225/2006 (IESA) a partir de 1/11/2012., folhas 1/2.

3.3.8 - Conclusão da equipe:

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.

Está havendo injustificada demora para se promover a rescisão dos contratos relacionados com as obras do contorno ferroviário de São Francisco do Sul (execução, supervisão e supervisão e gerenciamento ambiental), que se encontram suspensos há mais de 120 dias.

3.3.9 - Responsáveis:

Nome: Mario Dirani **- CPF:** 922.508.078-68 **- Cargo:** Diretor de Infraestrutura Ferroviária (desde 2/9/2011)

Conduta: Conduta omissiva, face à injustificada demora para rescindir contratos com prazo de suspensão superior a 120 dias.

Nexo de causalidade: Os contratos suspensos estão afetos à Diretoria de Infraestrutura Ferroviária.

Culpabilidade: A conduta do responsável pode vir a ser considerada culpável, razão pela qual ele deve ser ouvido em audiência a fim de avaliar se é o caso de aplicação de pena de multa e/ou instauração de tomada de contas especial para imputação de débito.

3.4 - Gestão temerária de empreendimento.

3.4.1 - Tipificação do achado:

Classificação - outras irregularidades (OI)

3.4.2 - Situação encontrada:

O contrato para a construção do contorno ferroviário de São Francisco do Sul foi assinado em 30/11/2006 e teve o início dos serviços em 18/12/2006, entretanto a falta de condições técnicas para o regular desenvolvimento da obra levou a sua paralisação em 24/4/2007, pouco mais de quatro meses do seu início. Apesar de ter sido dada ordem de reinício da obra em 12/8/2008, ela somente começou a ser realmente executada em março de 2009.

O contrato DIF 225/2006, que tem por objeto a construção do contorno ferroviário de São Francisco do Sul, foi celebrado com a empresa Iesa Projetos, Equipamentos e Montagens S/A. em 30/11/2006, e teve seu extrato publicado no D.O.U.do dia 11/12/2006. Sua Cláusula Sexta estabeleceu que o prazo para a conclusão dos trabalhos seria de 720 dias consecutivos, contados a partir da data da publicação do extrato do contrato.

Tal contrato não fez menção à necessidade de emissão de uma ordem de serviço por parte da Administração para o início da execução.

O item 8 do Edital 142/2006 - concorrência pública por meio da qual foi selecionada a empresa Iesa para a construção do contorno ferroviário de São Francisco do Sul - tratou dos prazos. O prazo para início (item 8.2) seria contado em dias consecutivos a partir do dia seguinte ao da publicação do extrato do contrato no Diário Oficial da União. O item 8.3 estabeleceu que a ordem de serviço deveria ser expedida dentro do prazo máximo de cinco dias consecutivos contados do prazo para início. A ordem de serviço não expedida neste prazo seria considerada, para todos os efeitos, como expedida no último dia do mesmo prazo.

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.

Considerando que não foi dada uma ordem expressa para o início dos serviços de construção do contorno, eles passaram a ser considerados como tendo iniciado em 18/12/2006, conforme apontado na ficha de controle do contrato DIF-225/2006.

Tudo isso para demonstrar que, ao ser assinado o contrato, estava-se implicitamente dando a ordem de início da execução da obra cinco dias após a publicação do seu extrato. No entanto, conforme será mostrado a seguir, não havia condições de se iniciar a obra nesse momento, uma vez que a licença ambiental de instalação obtida era insuficiente para o desenvolvimento da obra, não havia sido efetuada a desapropriação das áreas necessárias para implantação do contorno, e também não havia ainda uma empresa contratada para o serviço de supervisão.

Licenciamento ambiental

O empreendimento contava, na fase de licitação, com a Licença Ambiental de Instalação (LAI) nº 016/2006 da Fundação do Meio Ambiente de Santa Catarina (Fatma), emitida em 29/3/2006, com validade de doze meses, em favor da Prefeitura de São Francisco do Sul, contratante da execução do projeto do contorno ferroviário. Posteriormente ela foi substituída pela LAI nº 023/2006, de 5/5/2006, em nome do Dnit e com validade de dez meses.

Ocorre que essa licença possuía vários condicionantes, entre eles a Cláusula Sexta do item 6 que dizia: "O canteiro de obras, as atividades de terraplenagem e mineração, a supressão de vegetação e a disposição final de resíduos bem como de efluentes necessitam de licença específica."

Em 27/12/2006, a Coordenação-Geral de Obras Ferroviárias da DIF encaminhou o Memorando 336/2006-DIF à Coordenação-Geral de Meio Ambiente, onde se diz: "objetivando o início imediato das obras, solicito que sejam tomadas as providências cabíveis, no sentido da obtenção das Licenças específicas de que trata a LAI n° 023/2006, cópia anexa, em seu item "6. DAS CONDICIONANTES". Também ressaltou que "a supracitada licença tem vencimento em 05/03/2007, motivo pelo qual, solicito, também, verificar a pertinência de que seja providenciada, nesta oportunidade, a sua renovação".

Em 16/1/2007, a nota técnica da empresa Siscon Consultoria de Sistemas Ltda., que prestava serviços ao Dnit, disse que a responsabilidade pela obtenção das licenças específicas previstas nas condicionantes da LAI nº 023/2006 era da empresa contratada para executar as obras do contorno, vedando-se inclusive a colocação do nome do Dnit em qualquer uma delas.

Em 6/2/2007, a DIF solicitou à Iesa que esta empresa tomasse as providências cabíveis no sentido de cumprir as condicionantes constantes do item "6" da LAI nº 023/2006-FATMA/SC (ofício 34/2007-DIF).

Por sua vez, a Iesa afirmou por meio do ofício DN-04/07, de 8/3/2007, que "as providencias cabíveis em relação às Licenças Ambientais tais como LAI, Autorização para Supressão de árvores e também dos levantamentos Históricos, EIA/RIMA e consequentemente os laudos de liberação do IPHAN, não fazem parte do nosso escopo. Entendemos que todas essas providencias dizem respeito à faixa de domínio da Ferrovia, só ficando sob responsabilidade da construtora as licenças para as demais áreas auxiliares e provisórias, tais como, canteiro de obras (quando executado fora da faixa de domínio) e

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.

jazidas (para caixas de empréstimos e/ou exploração de material pétreo)".

A construtora disse ainda que, "tendo em vista que a LAI n° 023/2006 emitida pela Fatma concedendo ao Dnit a autorização para Construções Viárias no segmento do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul faz menção às restrições contidas no processo de Licenciamento Ambiental e na Legislação Ambiental em vigor e não autoriza o corte ou supressão de arvores, florestas ou qualquer forma de vegetação da Mata Atlântica, estamos aguardando que as providencias necessárias sejam tomadas por parte do empreendedor, uma vez que em nosso contrato não foi definido como responsabilidades da construtora tais providencias, cujas soluções devem ser imediatas, pois demandam tempo para serem consolidadas".

Observa-se que se passaram mais de três meses da assinatura do contrato discutindo-se quem seria responsável por obter as licenças específicas necessárias ao início da obra.

Em 24/4/2007 foi emitida a Ordem de Paralisação nº 1/2007, por meio da qual se determinou a paralisação dos serviços do contrato DIF-225/2006 a partir dessa data, tendo em vista a necessidade de renovação da LAI nº 023/2006 que se encontrava em tramitação na Fatma.

Desapropriações

O projeto executivo do contorno previa a desapropriação de uma área de 23,81 hectares para a instalação do contorno, atingindo 71 propriedades.

Por meio da Portaria nº 1.084, de 28/8/2006, o Diretor Geral do Dnit declarou de utilidade pública a Faixa de Domínio de 20m para cada lado da do eixo do Projeto Executivo da Ferrovia EF - 485, Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul, trecho Mafra - São Francisco do Sul, segmento estaca 0,000 a 417+2,878, numa extensão de 8,343km (D.O.U de 29/8/2006, seção 1, p. 81).

Entretanto, somente em 14/2/2007 a Coordenação de Obras Ferroviárias da DIF encaminhou à Superintendência Regional do Dnit em Santa Catarina a documentação referente ao Projeto de Desapropriação (ofício 9/2007-CGOFER/DIF).

Em 7/3/2007, o Diretor-Geral do Dnit delegou competência às Superintendências Regionais para representar a autarquia nos procedimentos de desapropriação (Portaria 307/2007 publicada no D.O.U de 14/3/2007).

Em 14/3/2007, foi publicado aviso de licitação (Convite 59/2007) da Superintendência do Dnit em SC visando a seleção de empresa para execução de serviços de apoio ao Dnit na desapropriação da faixa de domínio do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul/SC. O respectivo contrato UT 16.006/2007 só veio a ser assinado em 1/6/2007.

Consta no processo 50600.003605-2006-65, fl. 618, o fax nº 028/2008, por meio do qual o Superintendente Regional do Dnit em Santa Catarina solicita à DIF os recursos financeiros necessários para efetuar o depósito prévio para ajuizamento de 65 ações de desapropriação referentes ao contorno. Isso ocorreu em 11/7/2008, quase vinte meses após a assinatura do contrato DIF 225/2006.

Supervisão das obras

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.

O Edital da Concorrência nº 654/2006 referente à licitação para contratação dos serviços de supervisão das obras do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul somente foi publicado no D.O.U. de 21/12/2006, quando já havia sido assinado o contrato de execução DIF-225/2006. A data de apresentação das propostas estava prevista para 14/2/2007 e posteriormente foi prorrogada para 27/2/2007.

O contrato DIF-193/2007 que tem por objeto a supervisão das obras foi assinado em 22/8/2007 (D.O.U de 24/8/2007), quando as obras já estavam paralisadas.

Reinício das obras

A ordem de reinício das obras só veio a ser dada em 12/8/2008, por meio do Ofício nº 448/2008-DIF, recebido pela IESA em 20/8/2008. Ainda assim, observa-se nas medições que a obra começou realmente em abril de 2009, quando foi medido pela primeira vez o serviço de desmatamento, destocamento e limpeza de área para a terraplenagem (14ª medição). Isso ocorreu, pois a Autorização para Corte de Vegetação AuC n º 004/2009/CRN somente foi emitida em 3/3/2009.

3.4.3 - Objetos nos quais o achado foi constatado:

(OI) - Contrato DIF 225/2006, 11/12/2006, Execução dos serviços de construção do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul/SC., Iesa - Projetos, Equipamentos e Montagens S/A.

3.4.4 - Causas da ocorrência do achado:

Não adoção por parte do Dnit de ações tempestivas, compatíveis com a assinatura do contrato da obra, para a desapropriação dos imóveis ao longo do traçado projetado, para a obtenção do completo licenciamento ambiental (cumprimento de condicionantes), bem como da contratação dos serviços de supervisão da obra.

3.4.5 - Efeitos/Conseqüências do achado:

Atraso no início da obra. (efeito real)

Aumento do custo social pelo atraso do início da obra e consequente manutenção das operações da ferrovia ao longo da área urbana central da cidade de São Francisco do Sul. (efeito real)

Prejuízos decorrentes de pagamentos de mobilização, desmobilização e de manutenção de canteiro. (efeito potencial)

3.4.6 - Critérios:

Constituição Federal, art. 37, caput

3.4.7 - Evidências:

Licença Ambiental de Instalação - LAI nº 023/2006, de 5/5/2006 - Licença Ambiental de Instalação - LAI nº 023/2006, de 5/5/2006., folhas 1/12.

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.

Contrato DIF-225/2006 - Iesa - Construção do contorno ferroviário de São Francisco do Sul/SC - Contrato DIF-225-2006 - IESA - Construção do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul/SC., folhas 1/10.

Edital 142/2006 - Concorrência - Construção do contorno ferroviário de São Francisco do Sul - Edital 142-2006 - Concorrência - Construção do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul., folhas 1/64.

Ficha do contrato DIF 225/2006 (Iesa), folhas 1/2.

Memorando 336-2006-DIF Solicita providências internas para obtenção de licenças para a obra, folha 1.

Nota Téc. Siscon e ofício 34-2007-DIF solicita à Iesa providenciar licenciamento ambiental, folhas 1/5.

Ofício DN-04/07 Iesa informa Dnit que não é responsável pelo licenciamento ambiental, folhas 1/4.

Ordem de paralisação nº 1 de 24/4/2007, folha 1.

Desapropriação (portarias DNIT 1084-2006 e 307-2007) - Desapropriação (portarias Dnit 1084/2006 e 307/2007), folhas 1/2.

Desapropriação (ofício 9/2007-DIF e Portaria 307/2007 - Informações para Dnit-SC e delegação de competência, folhas 1/8.

Aviso do convite 59/2007 em 14/3/2007 - auxiliar o Dnit-SC na desapropriação, folha 1.

Ficha do contrato UT 16.006/2007 (Sotepa), folhas 1/2.

Fax 028-2008 Dnit-SC solicita recursos para desapropriação em 11/6/2008, folha 1.

Aviso da concorrência 654/2006 - Supervisão das obras nos DOU de 21/12/2006 e 14/2/2007, folhas 1/2.

Ficha do contrato DIF 193/2007 (Vega) - Ficha do contrato DIF 193/2007 (Vega - supervisão das obras), folhas 1/2.

Ficha do contrato DIF 514/2009 (Prosul) - Ficha do contrato DIF 514/2009 (Prosul - supervisão e gestão ambiental), folhas 1/2.

Ordem de reinício das obras em 12/8/2008, folhas 1/14.

Med 14 (abril/2009) rel_controle_fisico - Med 14 (abril/2009) primeira medição de desmatamento, folhas 1/11.

Autorização para corte de vegetação AuC 004/2009/CRN - Autorização para corte de vegetação AuC 004/2009/CRN em 3/3/2009, folhas 1/11.

3.4.8 - Medidas corretivas:

O encaminhamento para esse achado será tratado no âmbito do processo consolidador TC 031.519/2013-0 (Fiscalis 755/2013).

3.4.9 - Conclusão da equipe:

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.

A primeira paralisação do contrato DIF-225/2006, em 24/4/2007, e o seu reinício somente em 12/8/2008 demonstram que não havia condições para o regular desenvolvimento das obras de construção do contorno ferroviário de São Francisco do Sul na época em que foi assinado o contrato. Os processos de obtenção das licenças ambientais específicas para obras de construção, bem como os de desapropriação das áreas necessárias à implantação de um empreendimento, seja ele uma rodovia ou uma ferrovia, não são novidade para o Dnit. Era perfeitamente possível antever que não haveria como executar o contrato segundo o cronograma contratado.

3.5 - Inadequação no recebimento, estocagem ou guarda de equipamentos e materiais.

3.5.1 - Tipificação do achado:

Classificação - outras irregularidades (OI)

3.5.2 - Situação encontrada:

Na vistoria realizada à Unidade Local do Dnit em Joinville/SC (UL-Joinville/SC) nos dias 17 e 18/3/2014, constatou-se que os materiais que serão utilizados na superestrutura do contorno ferroviário de São Francisco do Sul (dormentes, aparelhos de mudança de via e acessórios de fixação) estão armazenados de maneira insatisfatória.

Trata-se de materiais que estavam sob a responsabilidade da empresa Iesa Projetos, Equipamentos e Montagem S.A., contratada para a execução das obras do contorno, e foram transferidos para a guarda do Dnit a partir de 7/8/2012, conforme mostra o relatório de controle de recebimento de materiais datado de 30/8/2012. Os dormentes e aparelhos de mudança de via foram fornecidos dentro do contrato de execução das obras (DIF-225/2006), enquanto os acessórios de fixação foram adquiridos separadamente por meio de licitação específica para a compra de trilhos e acessórios (pregão eletrônico 352/2007).

Como pode ser observado no Relatório Fotográfico Materiais Armazenados na UL-Joinville/SC, os dormentes de madeira estão estocados em diversas pilhas espalhadas pela Unidade Local, sujeitos às intempéries, sem qualquer tipo de proteção. Observa-se a existência de alguns pedaços de lona plástica que se supõe que algum dia tenham sido utilizados como cobertura, mas hoje não cumprem qualquer função.

Muitas pilhas estão isoladas do solo por pedaços de madeira, mas várias foram observadas em contato direto com o solo.

Os dormentes estão estocados em feixes de 4x5 ou 5x5, separados por pedaços de madeira, provavelmente da forma com que vieram da fábrica. Esse espaçamento não parece ser o adequado para permitir a adequada ventilação das peças. Sujeitos às chuvas constantes e à umidade típicas da região, é de se esperar que a água permaneça entre os dormentes a integridade do material e diminuindo sua vida útil.

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.

Os aparelhos de mudança de via estão literalmente jogados no solo, sem qualquer tipo de proteção; percebe-se neles uma corrosão acentuada.

Os acessórios de fixação (placas de apoio, grampos de fixação, tirefonds), estão armazenados em locais cobertos, porém abertos;algumas caixas de madeira e embalagens plásticas estão em péssimo estado, com peças espalhadas pelo chão.

Registre-se que, na data da vistoria, não estavam mais armazenados na UL-Joinville/SC as 1.292 toneladas de trilhos TR-57 que foram adquiridas por meio do contrato DIF-02/2008, pois esse material foi cedido à Valec - Engenharia, Construções e Ferrovias S/A para utilização na Ferrovia Norte-Sul, conforme Termo de Cessão 773/2013/DIF/Dnit, de 29/8/2013, publicado no DOU em 7/10/2013.



3.5.3 - Objetos nos quais o achado foi constatado:

(OI) - Contrato DIF 225/2006, 11/12/2006, Execução dos serviços de construção do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul/SC., Iesa - Projetos, Equipamentos e Montagens S/A.

3.5.4 - Causas da ocorrência do achado:

Deficiência dos controles internos.

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.

Inexistência de instalações próprias adequadas para o armazenamento de materiais adquiridos para utilização futura na obra.

3.5.5 - Efeitos/Conseqüências do achado:

Prejuízos devido ao desaparecimento e à deterioração de materiais adquiridos para utilização na obra. (efeito potencial)

3.5.6 - Critérios:

Lei 8666/1993, art. 15, § 7º, inciso III

3.5.7 - Evidências:

Relatório Fotográfico - Armazenamento inadequado de materiais na UL-Joinville - Relatório Fotográfico - Armazenamento inadequado de materiais na UL-Joinville/SC., folhas 1/8.

Relatório de controle dos materiais recebidos da Iesa pela UL-Joinville, folhas 1/8.

Termo de Cessão de trilhos à Valec - Processo 50600.037608-2013-21, folhas 1/4.

3.5.8 - Medidas corretivas:
O encaminhamento para esse achado será tratado no âmbito do processo consolidador TC 031.519/2013-0 (Fiscalis 755/2013).

3.5.9 - Conclusão da equipe:

As fotografias mostrando sacos rasgados, caixas destruídas, materiais espalhados pelo chão, dormentes empilhados ao tempo e principalmente os aparelhos de mudança de via aparentando adiantado estado de corrosão demonstram uma certa falta de zelo no armazenamento dos materiais adquiridos para utilização na superestrutura do contorno ferroviário de São Francisco do Sul armazenados na Unidade Local do Dnit em Joinville/SC.

4 - ESCLARECIMENTOS ADICIONAIS

Com fundamento no art. 17 da Resolução TCU 175/2005 e rito processual estabelecido pelo item 9.5 do Acórdão 3.143/2013-TCU-Plenário c/c item 9.9 do Acórdão 448/2013-TCU-Plenário, adotou-se um único relator da FOC pelo critério da lista de unidades jurisdicionadas (LUJ 2013-2014) que contém o órgão repassador dos recursos (Dnit): Ministro Walton Alencar Rodrigues.

5 - CONCLUSÃO

Considerando que o objetivo da fiscalização foi verificar se o investimento federal em corredores ferroviários (malha concedida) tem eliminado conflitos entre a operação ferroviária e o tráfego em perímetro urbano, é possível concluir que, no caso do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul/SC, tal ainda não veio a ocorrer, uma vez que a obra foi paralisada e não há previsão quanto ao seu reinício. Foram identificados os seguintes achados vinculados às questões de auditoria:

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.

1. Projeto executivo deficiente, ocasionando a paralisação da obra;

2. Gestão temerária de empreendimento;

3. Avanço desproporcional das etapas de serviço;

4. Inadequação no recebimento, estocagem ou guarda de equipamentos e materiais;

5. Falta de interesse por parte da administração em dar continuidade à obra paralisada, sem que se proceda à rescisão formal dos contratos da obra.

Os resultados obtidos pela fiscalização serão incorporados ao Relatório Consolidado da FOC, agrupados por achados e obras.

Dentre os benefícios estimados desta fiscalização, menciona-se a melhoria do processo de gestão do Dnit na implantação de contornos ferroviários.

6 - PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

Proposta da equipe

Ante todo o exposto, submetem-se os autos à consideração superior, propondo:

a) realizar a audiência prévia do Senhor Luiz Fernando de Pádua Fonseca, ex-Coordenador Geral ferroviário do DNIT, para apresentar, no prazo de quinze dias, justificativas para a aprovação do projeto executivo do contorno ferroviário de São Francisco do Sul/SC (Convênio DIT-TT 081/2002, Siafi 486273) sem a prévia concordância da empresa concessionária, América Latina Logística S.A., que participava do convênio na qualidade de interveniente e que, de acordo com as Cláusulas Sexta e Sétima do referido ajuste, deveria integrar uma Comissão Paritária juntamente com representantes do Dnit e do município, responsável pela análise e fiscalização do projeto (item 3.1 deste relatório);

b) realizar a audiência prévia dos Senhores João José dos Santos, ex-Superintendente Regional do Dnit/SC; Antônio Carlos Gruner Bessa, fiscal e membro da Comissão de Medição do contrato DIF-225/2006; Wagner Fernando Fabre e César Augusto Flores Santos, membros da Comissão de Medição do contrato DIF-225/2006, para apresentar, no prazo de quinze dias, justificativas para a aprovação das medições 3, 4, 5, 28 e 29 do referido contrato, que permitiram que a contratada fornecesse materiais ferroviários (dormentes e aparelhos de mudança de via) a partir do 3º mês de execução da obra, em desconformidade com o cronograma físico-financeiro contratado, que previa tal fornecimento a partir do 19º mês (item 3.3 do relatório de auditoria);

c) realizar a audiência prévia do Senhor Mário Dirani, Diretor de Infraestrutura Ferroviária do DNIT, para apresentar justificativas a respeito da demora na rescisão dos contratos associados à obra do contorno ferroviário de São Francisco do Sul/SC (DIF-225/2006, DIF-193/2007 e DIF-514/2009), considerando que encontram-se suspensos há mais de 120 dias e não existe interesse do Dnit em dar continuidade às obras na forma atualmente contratada (item 3.5 do relatório de auditoria);

d) realizar a oitiva do Dnit, no prazo de quinze dias, acerca da medição e pagamento de dormentes de madeira e aparelhos de mudança de via, no âmbito do contrato de execução das obras do contorno ferroviário de São Francisco do Sul (DIF-225/2006), em desacordo com o cronograma físico-

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.

financeiro originalmente contratado (item 3.3 do relatório de auditoria).

Secex-SC, 1 de agosto de 2014

(assinado eletronicamente)
Luís Henrique Teixeira Ruiz
AUFC - Mat. 2862-2
Coordenador

(assinado eletronicamente)
José Mauro Bitarelli Martins
AUFC - Mat. 157-0
Membro

(assinado eletronicamente)
Reinaldo Cano de Mello
AUFC - Mat. 8554-5
Membro

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.

7 - ANEXO

7.1 - Dados cadastrais

Obra bloqueada na LOA deste ano: Não

7.1.1 - Projeto básico

Informações gerais

Projeto(s) Básico(s) abrange(m) toda obra?	Não
Foram observadas divergências significativas entre o projeto básico/executivo e a construção, gerando prejuízo técnico ou financeiro ao empreendimento?	Não
Exige licença ambiental?	Sim
Possui licença ambiental?	Não
Está sujeita ao EIA(Estudo de Impacto Ambiental)?	Sim
As medidas mitigadoras estabelecidas pelo EIA estão sendo implementadas tempestivamente?	Sim
A obra está legalmente obrigada a cumprir requisitos de acessibilidade?	Não

Observações:A obra está paralisada desde novembro de 2012. A licença ambiental de instalação não foi renovada.

Projeto básico nº 1

Data elaboração: 1/10/2005 **Custo da obra:** 29.964.741,40 **Data base:** 1/9/2005

Objeto: Projeto executivo de engenharia do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul/SC, de autoria da Vega Engenharia e Consultoria Ltda., fruto do convênio 081/2002.

Observações:

Edital de Tomada de Preços no 201/2003

Data da Licitação 29/Janeiro/2004

Data de Assinatura do Contrato 25/Junho/2004

Data da Ordem de Serviço 12/Julho/2004

7.1.2 - Execução física e financeira

Execução física

Data da vistoria: 19/3/2014	**Percentual executado:** 38
Data do início da obra: 18/12/2006	**Data prevista para conclusão:**

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.

Situação na data da vistoria: Paralisado.
Descrição da execução realizada até a data da vistoria: O percentual executado refere-se ao valor financeiro realizado, R$ 7.307.654,17, comparado ao total do contrato com a empresa IESA, R$ 19.052.256,16. Os trabalhos desenvolvidos até a paralisação abrangeram as atividades de: obras de artes correntes (bueiros simples e duplos tubulares de concreto, bueiro metálico, sarjetas, valetas, drenos profundos do contorno e das interferências com a rua Binot P. de Gonneville, com a rua 25 de dezembro, e com a rodovia SC-301), terraplanagem (limpeza, desmatamento; destocamento, cortes, empréstimos, remoções de solos das fundações e reposições com materiais inertes e aterros do contorno, dos desvios da rua Binot P. de Goneville, da rua 25 de dezembro e da rodovia SC-301 para construção dos viaduto daquelas interferências), pavimentação da interferência com a rua Binot P. de Gonneville e do desvio da rodovia SC-301, passagem superior localizada na interseção com a rua Binot Palmier de Gonneville, concluída passagem inferior da interferência com a rua 25 de dezembro, concluída passagem inferior da rodovia SC-301 em fase adiantada de construção obras complementares (revestimento vegetal, cercas, demolições e remoções) e remanejamento de interferências (rede de transmissão de energia de 69 KV e rede de transmissão de energia de 13,8 KV e iluminação pública), compra e transporte de dormentes.

Observações:

Não foram considerados no percentual executado da obra os seguintes gastos:

a) supervisão da obra (Vega Engenharia e Consultoria Ltda.) R$ 3.651.734,47

b) gestão ambiental (Prosul - Projetos Supervisão e Planejamento Ltda.) R$ 1.004.910,82

c) Apoio às desapropriações (Sotepa Sociedade Técnica de Estudos, Projetos e Assessoria Ltda.) R$ 144.408,98

d) Projeto de readequação do trecho após a estaca 255 (Vega Engenharia e Consultoria Ltda.) R$ 844.038,42

e) Aquisição de trilhos (Comexport) R$ 4.522.000,00

f) Desapropriações R$ 5.088.736,00

Execução financeira/orçamentária

Primeira dotação: 01/2006
Valor estimado para conclusão: R$ 100.000.000,00
Valor estimado global da obra: R$ 120.000.000,00

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.

Data base estimativa: 28/3/2014

Desembolso

Funcional programática: 26.783.2072.1276.4651/2014 - Construção de Contorno Ferroviário em São Francisco do Sul - EF-485/SC

Origem	Ano	Valor orçado	Valor liquidado	Créditos autorizados	Moeda
União	2014	10.320.000,00	0,00	10.320.000,00	Real
União	2013	8.100.000,00	95.261,28	1.000.000,00	Real

Funcional programática: 26.783.2072.1276.0042/2012 - Construção de Contorno Ferroviário - no Município de São Francisco do Sul - no Estado de Santa Catarina

Origem	Ano	Valor orçado	Valor liquidado	Créditos autorizados	Moeda
União	2012	10.342.083,00	0,00	5.342.083,00	Real

Funcional programática: 26.783.2072.1276.0101/2012 - Construção de Contorno Ferroviário - no Município de São Francisco do Sul - no Estado de Santa Catarina

Origem	Ano	Valor orçado	Valor liquidado	Créditos autorizados	Moeda
União	2012	0,00	0,00	3.000.000,00	Real

Funcional programática: 26.783.1462.1276.0042/2011 - Construção de Contorno Ferroviário - no Município de São Francisco do Sul - no Estado de Santa Catarina

Origem	Ano	Valor orçado	Valor liquidado	Créditos autorizados	Moeda
União	2011	15.934.331,00	800.000,00	1.500.000,00	Real
União	2010	18.859.223,00	1.300.000,00	1.359.223,00	Real
União	2009	5.000.000,00	1.374.177,00	2.000.000,00	Real
União	2008	3.318.382,00	3.318.381,00	6.568.152,00	Real

Funcional programática: 26.783.0233.1276.0109/2007 - Construção de Contorno Ferroviário - Município de São Francisco do Sul - no Estado de Santa Catarina

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.

Origem	Ano	Valor orçado	Valor liquidado	Créditos autorizados	Moeda
União	2007	4.681.500,00	4.681.500,00	4.681.500,00	Real

Funcional programática: 26.783.0233.1276.0042/2006 - Construção de Contorno Ferroviário - Município de São Francisco do Sul - no Estado de Santa Catarina

Origem	Ano	Valor orçado	Valor liquidado	Créditos autorizados	Moeda
União	2006	10.588.657,00	10.488.657,00	10.588.657,00	Real

Observações:
Dados considerados para estimativas:
- Projeto contratado (VEGA) pela PMSFS: R$
- Contrato de execução (IESA): R$ 19.000.000,00
- Supervisão (VEGA): R$ 3.058.339,43
- Ambiental (Prosul): R$
- Desapropriações DNIT: R$
- Desapropriações (Sotepa): R$
- Trilhos (contrato Comexport): R$ 4.522.000,00
- Material de fixação (proj. executivo): R$ 2.683.685,57
- Projeto a partir da estaca 255 (VEGA): R$
- Estimativa custo a partir da estaca 255 (a contratar): R$ 79.000.000,00

Dispêndios já realizados:
- Medições IESA: R$
- Medições VEGA: R$
-

Total liquidado (2006-2014): R$ 22.057.976,28

7.1.3 - Contratos principais

Nº contrato: DIF 193/2007

Objeto do contrato: Supervisão das obras de implantação do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul/SC.

Data da assinatura: 22/8/2007 **Mod. licitação:** concorrência

SIASG: 393003-193-2007 **Código interno do SIASG:**

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.

CNPJ contratada: 77.728.343/0001-00	**Razão social:** Vega Engenharia e Consultoria Ltda
CNPJ contratante: 04.892.707/0001-00	**Razão social:** Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
Situação inicial	**Situação atual**
Vigência: 24/8/2007 a 13/9/2009	**Vigência:** 24/8/2007 a 7/1/2013
Valor: R$ 3.058.339,43	**Valor:** R$ 5.267.114,66
Data-base:	**Data-base:** 1/9/2006
Volume do serviço:	**Volume do serviço:**
Custo unitário:	**Custo unitário:**
BDI:	**BDI:**
	Nº/Data aditivo atual:
	Situação do contrato: Suspenso.

Alterações do objeto:

Observações:
Contrato suspenso a partir de 1/11/2012

Nº contrato: DIF 225/2006

Objeto do contrato: Execução dos serviços de construção do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul/SC.

Data da assinatura: 30/11/2006	**Mod. licitação:** concorrência
SIASG: 393003-225-2006	**Código interno do SIASG:**
CNPJ contratada: 29.918.943/0001-80	**Razão social:** Iesa - Projetos, Equipamentos e Montagens S/A
CNPJ contratante: 04.892.707/0001-00	**Razão social:** Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
Situação inicial	**Situação atual**
Vigência: 11/12/2006 a 30/11/2008	**Vigência:** a
Valor: R$ 19.052.256,16	**Valor:** R$ 19.052.256,16
Data-base: 1/2/2006	**Data-base:** 1/2/2006
Volume do serviço: 8,34 km	**Volume do serviço:** 5,10 km
Custo unitário: 2.283.621,73 R$/km	**Custo unitário:** 3.735.736,50 R$/km
BDI:	**BDI:**

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.

	Nº/Data aditivo atual: 6 7/11/2012
	Situação do contrato: Suspenso.

Alterações do objeto: Apesar de o contrato e o projeto original prever a execução total de 8,34 km (estaca 0,00 à 417+2,878), determinação do diretor de infraestrutura ferroviária do Dnit (Memorando 342/DIF de 30 de outubro de 2009) suprimiu escopo do contrato entre a estaca 255+ 0 e 417+2,878 por conta de novo projeto de engenharia (duplicação) ficando o objeto com apenas 5,1 km. Esse contrato não possui nenhum aditivo contratual (revisão de projeto) aprovado pelo Dnit.

Observações:
a) obra paralisada. Contrato suspenso desde 1/11/2012 (saldo 61 dias de vigência);
b) não foi aprovado pelo Dnit aditivo de revisão de projeto (revisão de quantidades);
c) não foi atacada infraestrutura ferroviária a partir da estaca 255;
d) indicação de transferência das obras do contorno ferroviário de São Francisco do Sul/SC e Joinville/SC para a Valec (Memorando 54/2013/CGOFER/DIF e Memorando Circular 2/2013/DIF);

7.1.4 - Contratos secundários

Nº contrato: DIF 514/2009

Objeto do contrato: Serviços de supervisão e gestão ambiental das obras de implantação do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul/SC.

CNPJ contratada: 80.996.861/0001-00	**Razão social:** Prosul - Projetos, Supervisão e Planejamento Ltda.
CNPJ contratante: 04.892.707/0001-00	**Razão social:** Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
SIASG: 393003--2009	**Código interno do SIASG:**
Data-base: 1/5/2008	**Valor atual:** R$ 1.349.177,62
Situação atual: Suspenso.	**Vigência atual:** 28/10/2009 a 17/10/2011
BDI inicial:	**BDI atual:**

Observações: PARALISADO EM 01/10/2011

7.1.5 - Convênios

Nº do SIAFI: 081/2002

Objeto: Elaboração de projeto executivo de engenharia do contorno ferroviário de São Francisco do Sul/SC

Data assinatura: 26/12/2002	**Vigência atual:** 26/12/2002 a 31/12/2003

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.

Data rescisão/suspensão: **Situação atual:** Concluído.

Concedente: 04.892.707/0001-00 Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

Convenente: 83.102.269/0001-06 Prefeitura Municipal de São Francisco do Sul - SC

Valor atual: R$ 250.000,00

Observações:

7.1.6 - Editais

Nº do edital: 654/2006

Objeto: Serviços de supervisão das obras de implantação do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul/SC.

UASG: 393003 **Modalidade de licitação:** Concorrência

Data da publicação: 1/1/2007 **Tipo de licitação ou critérios de julgamento:** Técnica e Preço

Data da abertura da documentação: 27/2/2007 **Valor estimado:** R$ 3.114.631,68

Data da adjudicação:

Quantidade de propostas classificadas: 2

Observações:

De acordo com informações colhidas no sítio do DNIT na internet, a empresa Vega Engenharia e Consultoria Ltda, que elaborou o projeto das obras de implantação do contorno ferroviário, teria obtido a melhor nota final, com proposta de preço de R$ 3.058.339,43 (base setembro/2006).

Nº do edital: 432/2009-0

Objeto: Seleção de empresas especializadas para execução de serviços de elaboração de projeto básico e executivo de engenharia do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul/SC.

UASG: 393003 **Modalidade de licitação:** Tomada de Preços

Data da publicação: 4/8/2009 **Tipo de licitação ou critérios de julgamento:** Técnica e Preço

Data da abertura da documentação: 17/3/2010 **Valor estimado:** R$ 853.022,37

Data da adjudicação: 24/8/2010

Quantidade de propostas classificadas: 2

Observações:

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.

7.1.7 - Histórico de fiscalizações

A classe da irregularidade listada é referente àquela vigente em 30 de novembro do ano da fiscalização.

	2011	2012	2013
Obra já fiscalizada pelo TCU (no âmbito do Fiscobras)?	Não	Não	Não
Foram observados indícios de irregularidades graves?	Não	Não	Não
Processos correlatos (inclusive de interesse)	12063/2006-2, 11888/2007-9, 31519/2013-0, 4446/2014-3		

7.2 - Deliberações do TCU

Processo de interesse (Deliberações até a data de início da auditoria)

Processo: 012.063/2006-2 **Deliberação:** Despacho do Min. Augusto Nardes **Data:** 6/9/2006

Processo: 011.888/2007-9 **Deliberação:** Despacho do Min. Ubiratan Aguiar **Data:** 27/8/2007

Processo: 012.063/2006-2 **Deliberação:** AC-1.129-/2009-PL **Data:** 27/5/2009

Processo de interesse (Deliberações após a data de início da auditoria)

Processo: 031.519/2013-0 **Deliberação:** Despacho do Min. Walton Alencar Rodrigues **Data:** 24/2/2014

Determinação de Realização de Fiscalização: UNIDADES INCUMBIDAS: Secretaria de Fiscalização de Obras Portuárias, Hídricas e Ferroviárias: Nos termos do parágrafo 2º do art. 6º da Resolução - TCU nº 185/2005, autorizo a

realização de auditoria nas obras da malha ferroviária, conforme proposta da unidade técnica e que

comporão a presente Fiscalização de Orientação Centralizada de Contornos Fer rovoários.

À SecobHidroferrovia, para providências.

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.

7.3 - Anexo Fotográfico



Dormentes armazenados na Unidade Local do DNIT em Joinville, SC.



Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.

Aparelhos de mudança de via armazenados na Unidade Local do DNIT em Joinville, SC.



Vistas do trecho inicial das obras do contorno ferroviário.

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.



Vistas do trecho inicial das obras do contorno ferroviário.

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 51688157.