TC 004.446/2014-3

Tipo: Auditoria

Assunto: Instrução após audiências e oitiva

Unidade jurisdicionada: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - Dnit

Vinculação (ministério): Ministério dos Transportes - MT

Vinculação TCU: Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária

Responsáveis: - Adailton Cardoso Dias, Diretor Geral (Interino) – a partir de 22/9/2014;

- Mário Dirani – CPF: 92250807868. Diretor de Infraestrutura Ferroviária do Dnit, a partir de 25/8/2011;

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

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

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

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

Advogado ou **Procurador**: Fernando Luiz Carvalho Dantas, inscrito na OAB sob nº 22.588/DF e CPF 610.137.491-20 (peça 92)

Interessado em sustentação oral: não há

Proposta: mérito

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de analisar respostas a oitiva e audiências decorrentes de auditoria realizada no Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, no período compreendido entre 24/2/2014 e 20/6/2014, especificamente sobre a construção do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul/SC. A auditoria integrou Fiscalização de Orientação Centralizada (FOC) com o objetivo de verificar a consistência de gestão de implementação das obras de contornos ferroviários, bem como

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 52800620.

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 (peça 60).

2. Naquela oportunidade foi constatado que o investimento federal naquela malha ferroviária não tem alcançado os objetivos pretendidos, uma vez que a obra foi paralisada e não havia previsão quanto ao seu reinício. Foram identificados os seguintes achados vinculados às questões de auditoria:

(1) Projeto executivo deficiente, ocasionando a paralisação da obra;

(2) Avanço desproporcional das etapas de serviço;

(3) Falta de interesse por parte da administração em dar continuidade à obra paralisada, sem que se proceda à rescisão formal dos contratos da obra;

(4) Gestão temerária de empreendimento;

(5) Inadequação no recebimento, estocagem ou guarda de equipamentos e materiais.

3. As audiências e a oitiva aqui tratadas referem-se aos três primeiros achados apenas, uma vez que os dois últimos foram encaminhados para exame no bojo do processo consolidador da FOC, TC 031.519/2013-0.

HISTÓRICO

4. Foi verificado na referida auditoria que 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, tratado no primeiro achado (peça 60, p. 12-18). 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).

5. As mudanças levaram à paralisação das obras, sem que o Dnit tivesse providenciado tempestivamente o encerramento do contrato de execução, relatado como o terceiro achado de auditoria (peça 60, p. 25-27). O novo projeto trouxe uma alteração significativa no escopo da obra, com grande elevação no seu custo estimado.

6. E também foi comprovado o avanço desproporcional das etapas de serviço (peça 60, p. 18-25), 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 a infraestrutura ferroviária não foi concluída.

7. Em cumprimento ao Despacho do Ministro-Relator Walton Alencar Rodrigues (peça 63), foi promovida a audiência dos Srs. Luiz Fernando de Pádua Fonseca, ex-Coordenador Geral Ferroviário do Dnit, Mário Dirani, Diretor de Infraestrutura Ferroviária do Dnit, 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, e também a oitiva do Dnit, por meio dos Ofícios 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444 e 530/2014-TCU/SECEX-SC (peças 66 a 71, 73 e 87), sendo todos emitidos em 13/8/2014, com exceção do último, em 12/9/2014, como repetição do Ofício 441 em razão de correção do endereço do responsável.

8. Os responsáveis tomaram ciência dos aludidos ofícios, conforme documentos constantes das peças 72 a 75, 82 e 91, tendo apresentado, tempestivamente, suas razões de

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 52800620.

justificativa, de acordo com documentos constantes das peças 77 a 79, 81, 89 e 95. O destinatário do Ofício 439/2014-TCU/SECEX-SC, Sr. César Augusto Flores, veio a falecer em 4/8/2013, devendo seu nome ser excluído do rol de responsáveis (peça 88).

9. O mecanismo de consulta direta a contratos e licitações disponível no portal do Dnit (Transparência Pública) indicou que os contratos DIF-225/2006, DIF-193/2007 e DIF-514/2009 constam na situação "concluído". Mas informação obtida em 27/4/2015 junto à Diretoria de Infraestrutura Ferroviária do Dnit, prestada Sr. Marcelo Chagas, Coordenador-Geral de Obras Ferroviárias, revelou que os contratos ainda estão ativos, com processos de rescisão em tramitação.

EXAME TÉCNICO

Oitiva

Dnit, Ofício 0444/2014-TCU/SECEX-SC, de 13/8/2014 (peça 60, p. 18-25, peças 66, 82, 84, 85 e 89).

10. O Dnit foi ouvido para se pronunciasse quanto à 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-financeiro originalmente contratado (peça 66).

11. Após solicitar e ter sido concedida a prorrogação do prazo para apresentação das informações, o Dnit encaminhou o Ofício 1295/2014/AUDINT/DNIT, de 16/9/2014, em resposta ao Ofício n° 0444/2014-TCU/SECEX-SC (peças 84, 85 e 89). Acompanhando o referido ofício veio o memorando 267/2014-DIF, de 16/9/2014, assinado pelo Sr. Mário Dirani, Diretor de Infraestrutura Ferroviária (peça 89, p. 2). Além de explicitar a quem cabe a responsabilidade acerca das medições e fiscalizações das obras no Contorno Ferroviário, encaminha cópia da instrução normativa e das justificativas dos servidores responsáveis pela referida obra (peça 89, p. 4-11).

12. Esclarece-se que "a medição de obras/serviços é de competência exclusiva de representante da Administração, que no caso em tela, trata-se de engenheiro formalmente empossado pela autoridade competente da Superintendência Regional, denominado de 'Engenheiro Fiscal do Contrato', DESIGNADO, através de Portaria, conforme preceitua o Art 67 § 1° e 20 da Lei Federal nº 8.666/1993" (peça 89, p. 2).

13. Além disso, fez-se referência à Instrução de Serviço CONJ/DG/DIREX/DNIT/Nº 01, de 25/2/2014, publicado no Boletim Administrativo n° 009, de 24 a 28/2/2014, onde se define o modelo de medição de obras e serviços no âmbito do Dnit e trata das responsabilizações, para afirmar que (peça 89, p. 3-7):

> *(...) uma vez recebida na Sede, a documentação referente às medições, cabe a esta Coordenação Geral e respectivamente à Diretoria de Infraestrutura Ferroviária, apenas a conferência dos ditos documentos, haja vista que sua incumbência é a de gestão de pagamentos.*
>
> *Sendo assim, informamos que a fiscalização do item 3.3 do Relatório de Auditoria, é da incumbência da Superintendência Regional de Santa Catarina/DNIT, logo, encaminhamos o Oficio S/N de 03/09/20 14 (anexo), com a manifestação dos responsaveis pela fiscalização da obra quanto a este questionamento do TCU.*

14. A citada manifestação vem a ser a cópia das alegações de defesa dos responsáveis pela fiscalização vinculados à Superintendência Regional de Santa Catarina/Dnit, que mais adiante serão analisadas (peça 89, p. 8-11).

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 52800620.

Análise

15. As informações apresentadas em resposta à oitiva não deixam dúvidas quanto a ser de integral responsabilidade da Superintendência Regional de Santa Catarina/Dnit a aprovação das medições 3, 4, 5, 28 e 29 do Contrato DIF 225/2006, 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 o fornecimento a partir do 19° mês de fiscalização. Tal conclusão tem relação direta com as audiências referentes ao achado sobre avanço desproporcional das etapas de serviço, analisadas nos itens 36 a 48.

Audiência

Sr. Luiz Fernando de Pádua Fonseca, Ofício 0530/2014-TCU/SECEX-SC, de 12/9/2014 (peça 60, p. 12-18 e peças 91, 93, 94 e 95).

16. O ex-Coordenador Geral Ferroviário do Dnit, Sr. Luiz Fernando de Pádua Fonseca, foi ouvido em audiência para justificar 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 do relatório).

17. O responsável recebeu a mencionada comunicação em 17/9/2014 e encaminhou suas justificativas por intermédio de representante legal, após pedido de prorrogação de prazo que lhe foi concedido, em 27/11/2014 (peças 91, 93, 94 e 95).

18. Iniciando por sintetizar a evolução dos acontecimentos a que foi chamado a apresentar justificativas, discorreu-se em seguida acerca da conduta do responsável e os fundamentos jurídicos que alicerçam suas pretensões.

19. Embora entendendo que "os resultados da execução da política pública empregada com o convênio DIT 081/2002 foram inexpressivos, senão deletérios", considera que "outra perspectiva merece prevalecer no que toca a atuação do justificante" (peça 95, p. 4).

20. São elencadas "as divergências com relação a pontos sustentados no relatório da unidade técnica e, principalmente, a suas conclusões", deslocando a responsabilidade para a empresa concessionária América Latina Logística – ALL (peça 95, p. 5):

> Primeiramente, o justificante imputa os resultados deletérios da execução (ou não execução do projeto) a interveniente no Convênio DIT 082/2002, porquanto a conduta da concessionária de serviços ferroviários vulnerou cláusulas contratuais e deu causa, em razão de sua deliberada omissão quanto a realização da intervenção na rede ferroviária.
>
> Há nos autos do processo administrativo elementos documentais que remetem a outro ângulo de interpretação dos fatos e que corroboram para assentar a responsabilidade da ALL, ao menos em parte, pelos resultados aferidos com a execução das obras.

21. Em suas alegações reconhece que diversos aspectos técnicos da concepção dos projetos comprometeram os resultados do contrato DIF 225/2006, mas alega que "os desdobramentos experimentados não decorreram substancialmente da assertiva deduzida pela unidade técnica, consubstanciada no vício do ato administrativo de aprovação final dos projetos executivos". Assevera que as "ventiladas inconsistências indicadas no relatório de auditoria admitem corolário diverso do consignado, na medida em que as interferências do projeto com linha existente em tráfego seriam adequações do projeto (...) encargo da concessionária América Latina Logística" (peça 95, p. 5).

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 52800620.

22. É destacada a manifestação da ALL em ata de reunião que estaria "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", como "manifestação de vontade válida, expedida por agente capaz e investido de competência funcional para representar a concessionária na comissão paritária constituída com o escopo de atender ao objeto do Convênio 082/2002" (peça 95, p. 6).

23. Considera-se que as atribuições da ALL, como interveniente no Convênio 082/2002, conferiram à concessionária posição confortável, não havendo "qualquer encargo que, contratualmente, toque a ALL em razão de qualquer fato ou ato subjacente ao encetamento da avença, tocando-lhe somente os beneplácitos decorrentes dos resultados da execução da política pública em foco" (peça 95, p. 6).

24. Afirma que "esse aspecto teve impacto direto na lógica de atuação da concessionária como partícipe da comissão paritária descrita na cláusula sétima do convênio 082/2002, na medida em que qualquer omissão da ALL quanto [à] emissão de ato de aprovação dos projetos executivos objeto da avença não implicaria qualquer efeito jurídico na esfera contratual", entendendo que (peça 95, p. 6-7):

> (...) sob a perspectiva extracontratual, a omissão da ALL em, tempestiva e formalmente, emitir ato que estabilizasse suas obrigações quanto a compatibilização de suas linhas em operação com o projeto de contorno ferroviário objeto do contrato DIF 225/2006, foi causa necessária e suficiente para a ocorrência dos fatos subjacentes, sendo, neste ponto, perfeitamente admissível que os fatos ocorridos até a emissão do Portaria 245/2006 servissem para formar a convicção do justificante de que as eventuais compatibilizações requeridas no projeto não teriam o condão de desnaturar o ato administrativo de aprovação dos projetos executivos.

25. Ressalta, que os atos que precederam a aprovação dos projetos, em março de 2006, foram sendo concebidos desde o ano de 2002, num período de aproximadamente quatro anos, e (peça 95, p. 7-8):

> (...) após avaliadas as questões técnicos aduzidas no âmbito da comissão paritária prevista no Convênio 082/2002, obtidas diretrizes e sinalização de compatibilização dos projetos às estruturas existentes e de posse das licenças ambientais requeridas para a aprovação dos projetos, houve o consultor técnico encarregado pela análise dos projetos executivos por atendidas as condições e exigências técnicas requeridas para a aprovação dos projetos executivos pelo Dnit, oficiando em parecer fundamentado pela aprovação pelo Coordenador Ferroviário do Dnit.
>
> Assim, diante do cumprimento das exigências legais, regulamentares e lógicas, o ora justificante, avaliou o objeto - projetos executivos - e suas circunstâncias - tempo de maturação do projeto, licenças, atas de reunião contendo ato de assunção de encargos pela ALL, parecer fundamentado oficiando pela aprovação dos projetos executivos - entendendo pelo integral cumprimento dos requisitos para ter os projetos executivos por aprova.
>
> Sob esta perspectiva, entende o justificante ter agido com a diligência necessária, com o apreço objetivamente requerido do agente público com atribuição de emitir atos administrativos de aprovação de projeto, a se consubstanciar inexigibilidade de conduta diversa.

26. Refuta, portanto, as conclusões do relatório de auditoria, quanto a ter faltado ao justificante (peça 95, p. 8):

> (...) a diligência na produção do ato, consubstanciado na não obtenção de anuência dos envolvidos na operação ferroviária, com todo o respeito, ignora o fato de que a concessionária ALL teve 4 anos para, peremptoriamente se manifestar, desde o estabelecimento do Convênio DIT 082/2002 até a aprovação de projetos pelo Justificante, e mais 2 anos após o ato administrativo para formular suas observações ulteriores.

27. Mesmo aceitando que "os resultados do projeto foram diversos do esperado pelo agente", não admite que sejam imputados "à incúria do justificante enquanto agente competente

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 52800620.

para aprovar os projetos executivos", sendo "conclusão que deve ser tomada como exercício meramente especulativo, especialmente em face do exaustivo rol de procedimentos e elementos documentais que revestiram o ato do necessário zelo profissional e funcional" (peça 95, p. 8).

28. Finaliza por afirmar que não houve "violação de dever funcional ou obrigação não cumprida pelo ora justificante que enseje a imposição da penalidade descrita no relatório de fiscalização", sendo pedido o "acolhimento das presentes razões para que seja o interessado excluído da presente tomada de contas" (peça 95, p. 8-9).

Análise

29. O Sr. Luiz Fernando de Pádua Fonseca reconhece tacitamente "que os resultados da execução política pública empregada com o convênio DIT 081/2002 foram inexpressivos, senão deletérios", no início das razões de justificativa apresentadas. Em nenhum momento questionou os fatos que constam do relatório de auditoria que originou a audiência em exame, mas sugeriu que fossem observados sob outro ângulo.

30. A argumentação trazida aos autos imputa a responsabilidade pelo fracasso na execução do projeto executivo do contorno ferroviário de São Francisco do Sul/SC (Convênio DIT-TT 081/2002, Siafi 486273), aprovado pelo Sr. Luiz Fernando de Pádua Fonseca, à conduta da concessionária de serviços ferroviários, que "vulnerou cláusulas contratuais e deu causa, em razão de sua deliberada omissão quanto a realização da intervenção na rede ferroviária" (peça 95, p. 5).

31. Mesmo ciente da "posição confortável" da ALL, cujas atribuições restringiam a "dar apoio a execução do objeto do convênio, podendo apresentar sugestões quanto a diretrizes básicas, visando melhorias operacionais", em que qualquer omissão quanto à "emissão de ato de aprovação dos projetos executivos objeto da avença não implicaria qualquer efeito jurídico na esfera contratual" (peça 95, p. 6), insiste-se em atribuir àquela empresa as causas pela não execução do projeto do contorno ferroviário.

32. Ora, a ausência de comprovação quanto à interação da concessionária ALL com o projeto está bem caracterizada no relatório de auditoria, bem como o encadeamento dos fatos que levaram ao questionamento do Sr. Luiz Fernando de Pádua Fonseca (peça 60, p. 14-15):

> 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

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 52800620.

> 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 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.

33. E o mesmo relatório de auditoria atribuiu a aprovação do projeto executivo pelo Dnit ter sido feita, sem contar com a plena concordância e aceitação dos principais interessados na operação da ferrovia, às seguintes causas (peça 60, p. 12):

> 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

34. Uma vez que não foram apresentados pelo Sr. Luiz Fernando de Pádua Fonseca elementos capazes de alterar o posicionamento adotado no relatório de auditoria, mantém-se a conclusão quanto à sua responsabilidade pelo Dnit não ter se cercado "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", como consta do item 3.1.9 (peça 60, p. 18).

35. O relatório de auditoria não determinou a existência de débito, entretanto, entende-se configurada situação cabível de ser apenada com multa, nos termos do art. 58, III, da Lei 8.443/1992 e no art. 268, III, do Regimento Interno/TCU, em razão da conduta do responsável pela aprovação do projeto nas condições descritas e das consequências dali advindas.

Audiências

Sr. Antônio Carlos Gruner Bessa - Ofício 0438/2014-TCU/SECEX-SC, de 13/8/2014;

Sr. João José dos Santos - Ofício 0440/2014-TCU/SECEX-SC, de 13/8/2014;

Sr. Wagner Fernando Fabre - Ofício 0443/2014-TCU/SECEX-SC, de 13/8/2014;

Sr. Cesar Augusto Flores Santos – Ofício 439/2014-TCU/SECEX-SC, de 13/8/2014 (falecido).

36. Os responsáveis foram notificados para justificar a aprovação das medições 3, 4, 5, 28 e 29 do contrato DIF-225/2006, 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 3.2 do relatório de auditoria). O material adquirido é suficiente para atender

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 52800620.

7,6 km de ferrovia, mas o Dnit ainda não concluiu a infraestrutura ferroviária que permita a aplicação desse material (obra paralisada).

37. Em resposta aos referidos ofícios, com exceção do Sr. Cesar Augusto Flores Santos, os responsáveis apresentaram conjuntamente a mesma alegação de defesa, da qual são extraídas e sintetizadas as principais linhas de argumentação nos itens a seguir (peças 77, 78 e 79 - as referências às páginas serão associadas apenas à peça 77, uma vez que são idênticas).

38. Informam que o processo de licitação e contratação do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul SC foi integralmente conduzido pela Administração Central do Dnit, sendo a Superintendência Regional de Santa Catarina incumbida de acompanhar e fiscalizar o referido contrato (peça 77, p. 1).

39. Alegam que o modelo então usualmente adotado pela Administração para contratação de obras ferroviárias incluía a compra de dormentes e materiais ferroviários no escopo do contrato de empreitada (peça 77, p. 1).

40. Aduzem que os Acórdãos 1129/2009 e 1712/2012 questionaram esse modelo na contratação de várias outras obras administradas pela VALEC e pelo próprio Dnit (peça 77, p. 2).

41. Argumentam que o processo de contratação das obras do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul SC veio a apresentar várias dificuldades de implantação relacionadas às desapropriações, licenciamento ambiental e incompatibilidades de projeto relacionadas com o atendimento aos principais usuários da ferrovia e da obra a ser realizada (peça 77, p. 2).

42. E que, mesmo assim, a Superintendência Regional do Dnit em Santa Catarina e a Fiscalização da obra envidaram todos os esforços ao seu alcance para superar os impedimentos à sua implantação e propiciar a execução do contrato (peça 77, p. 2).

43. Ressaltam que, paralelamente à realidade daquele quadro, afigurava-se a disponibilidade orçamentária e financeira para a execução da obra, fato que possibilitava a antecipação do cronograma para promover a medição e pagamento de itens contratuais que não dependiam da superação daquelas dificuldades, notadamente quanto à aquisição de materiais ferroviários: trilhos, dormentes e aparelhos de mudança de via (peça 77, p. 3).

44. Consideram que a antecipação de cronograma não é vedada pela legislação e pelas normas administrativas do Dnit; que a antecipação da compra desses materiais haveria de configurar ganhos financeiros em face da economia de dispêndios com reajustamentos; bem como em ganhos de eficiência para a execução da obra, visto que havia disponibilidade de estoque de fornecedores - o que nem sempre ocorre em razão da irregularidade de demanda do mercado de construção ferroviária; e que, de fato, havia disponibilidade orçamentária e financeira para medição e pagamentos desses itens do contrato, o Dnit entendeu por bem promover a medição para aquisição de trilhos, dormentes e aparelhos de mudança de via (peça 77, p. 3).

45. Entendem que a medição antecipada dos materiais ferroviários serviria também para dar resposta ao empenhamento dos recursos destinados à obra e consolidar a sua contratação no âmbito do orçamento do Dnit (peça 77, p. 3).

46. Asseveram que as dificuldades para implantação da obra encontravam-se em processo de superação através de providências administrativas, não se cogitando qualquer hipótese de paralisação do contrato, fato sem qualquer possibilidade de previsão e totalmente imprevisível à época em que ocorreram as medições e pagamentos dos materiais ferroviários a ela destinados, no início de 2007 e em meados de 2010. Mas as dificuldades à implantação da obra foram tomando vulto cada vez maior, frustrando todas as iniciativas e providência do Dnit para superá-las, não restando opção que não a paralisação do contrato em novembro de 2012 (peça 77, p. 3).

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 52800620.

47. Asseguram que os materiais adquiridos continuam sob a guarda da Unidade Local de Joinville, requerendo alguns cuidados de proteção e armazenamento para garantir a integridade dos mesmos até que possam ser efetivamente utilizados (peça 77, p. 4).

48. Ressaltam que a medida ora questionada foi realizada com propósitos de economia e eficiência, embora tenha sido prejudicada pela paralisação do contrato, fato então imprevisto e imprevisível (peça 77, p. 4).

49. E, finalmente, que há convicção de que a aquisição antecipada dos materiais ferroviários para as obras do Contorno Ferroviário de São Francisco SC não representa qualquer dano ou prejuízo ao erário, visto que os bens fornecidos no âmbito do contrato encontram-se preservados do ponto de vista patrimonial, podendo ser utilizados futuramente neste mesmo empreendimento, como se espera, ou em qualquer outro da mesma natureza, assim como aconteceu com os trilhos metálicos, cedidos à VALEC para aplicação em outras obras da União (peça 77, p. 4).

Análise

50. Conforme consta do relatório de auditoria, 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.

51. 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).

52. Em 2/2/2007, uma segunda proposta de revisão de cronograma foi encaminhada pela empresa Iesa, para 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.

53. Contudo, a 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.

54. 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).

55. 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).

56. Foi confirmado pela resposta à oitiva tratada nos itens 10 a 15 que seria de integral responsabilidade da Superintendência Regional de Santa Catarina/Dnit a aprovação das medições 3, 4, 5, 28 e 29 do Contrato DIF 225/2006. Em consonância com a informação, os Srs. Antônio Carlos Gruner Bessa, João José dos Santos e Wagner Fernando Fabre, assumiram plena responsabilidade pelos atos praticados.

57. A justificativa apresentada pelos responsáveis ressalta que a decisão de antecipar a compra dos materiais ferroviários foi tomada supondo que haveria ganhos financeiros e de eficiência de execução da obra diante da disponibilidade de estoque de fornecedores, considerando

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 52800620.

que "a antecipação de cronograma não é vedada pela legislação e pelas normas administrativas do Dnit", além de servir também "para dar resposta ao empenhamento dos recursos destinados à obra e consolidar a sua contratação no âmbito do orçamento do Dnit" (peça 77, p. 3).

58. A despeito de todo o empenho relatado e os esforços despendidos pela Superintendência Regional do Dnit/SC para superar os impedimentos na implantação do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul/SC e propiciar a execução do contrato (peça 77, p. 2), não é razoável considerar que tenha sido uma decisão voltada para o interesse da administração, mas sim em benefício da empresa contratada. E, mesmo que não haja restrições normativas a eventuais antecipações de cronograma, entende-se estas possam ocorrer em casos excepcionais e com evidentes e inequívocos benefícios para a administração.

59. Na situação em exame, tal não veio a acontecer, pois uma série de dificuldades foram interpostas para a execução do contrato, trazendo um componente de incerteza quanto ao cumprimento do cronograma físico-financeiro. Um exercício de hipóteses favoráveis poderia trazer um final diferente, caso a obra tivesse o seu curso normal e os materiais fossem nela aplicados em etapas posteriores. Entretanto, ao contrário do esperado, o material adquirido terminou por ficar estocado em condições precárias no pátio da Unidade Local do Dnit em Joinville/SC, sem previsão de ser utilizado.

60. Embora não seja possível ainda configurar uma situação que enseje débito por parte dos responsáveis, pois é prudente imaginar que os materiais serão de fato aplicados ali ou em outra obra ferroviária, considera-se que as justificativas apresentadas não foram capazes de afastar a culpa pelos riscos de prejuízos pela deterioração dos materiais e equipamentos, além da antecipação da aplicação de recursos financeiros. Mantém-se a situação descrita no relatório de auditoria que motivou as audiências, sendo cabível a proposição de que lhes seja aplicada penalidade de multa.

Audiência

Mario Dirani - Ofício 0442/2014-TCU/SECEX-SC, de 13/8/2014

61. O Diretor de Infraestrutura Ferroviária do Dnit foi chamado para apresentar justificativas para a 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).

62. Em resposta à audiência, o responsável encaminhou o Ofício 590/2014/DIF, de 29/8/2014, acompanhado de documentos comprobatórios das tratativas mantidas para a análise da 1ª Revisão de Projeto em Fase de Obras (peça 81):

> (...)
>
> 2. Em 01/11/2012 o contrato DIF n° 225/2006 para execução das obras do Contorno Ferroviário foi paralisado; por intermédio da lavratura do 6º Termo Aditivo, em razão da necessidade de aprovação de uma Revisão de Projeto em Fase de Obras. A partir de então esta Diretoria de Infraestrutura Ferroviária - DIF se empenhou em solucionar os entraves que surgiram durante a análise da 1ª Revisão de Projeto em Fase de Obras do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul/SC, conforme documentos listados a seguir, pois se tratava da última pendência para aprovação da mesma:
>
> • cópia do Oficio n° 40/2013-DIF (janeiro/2013), encaminhado à empreiteira e à empresa supervisora das obras, com a lista dos elementos necessários ao prosseguimento da análise do Relatório da Revisão de Projeto;

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 52800620.

• cópia do ofício n° 270/2013-DIF (maio/2013), no qual solicitamos à empresa IESA - Projetos, Equipamentos e Montagens S/A o atendimento do 2º Parecer Técnico Parcial N° 597-08/2012 da Coordenação-Geral de Custos de Infraestrutura - CGCIT/DIREX/DNIT.

3. Em 07/05/2013, por meio da carta SFS-CF-151/13, a empresa IESA solicitou a rescisão do contrato celebrado com o Dnit para execução das obras. Cabe ressaltar que tal documento ficou sobrestado nesta Diretoria em virtude das tratativas que se desenvolviam à época, com a empreiteira, a supervisora e a Superintendência Regional do Dnit no Estado de Santa Catarina (na qualidade de fiscal do contrato por meio de sua Unidade Local de Joinville), com a intenção de aprovar a 1ª Revisão de Projeto em Fase de Obras do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul/SC e a medição final dos serviços até então executados.

4. Após o período em que aguardamos o encaminhamento por parte da empresa do Relatório de Preços Novos que atendesse o parecer da CGCIT, o que não se concretizou, foi realizada uma reunião no dia 25/02/2014, na Unidade Local do Dnit em Joinville/SC, com a presença do fiscal do contrato, representante da DIF, representante da empreiteira IESA e da supervisora da obra VEGA - Engenharia e Consultoria Ltda., a fim de se definir as pendências para aprovação da Revisão de Projeto. O representante da empreiteira, Senhor Márcio Gonçalves Lacerda, registrou o desinteresse de forma definitiva em prosseguir com o contrato, por determinação da diretoria da empresa, e consequentemente com o prosseguimento da obra, a despeito de todos os esforços empenhados visando à aprovação da referida Revisão de Projeto em Fase de Obras.

5. Em paralelo a todo o cenário descrito, logo após a paralização do contrato foi realizada uma reunião entre o Dnit e o MPOG, que ocorreu em 21/11/2012, onde foram tratados assuntos referentes à adequação do Contorno Ferroviário de SFS/SC. Nesta reunião foi apresentado o recém aprovado projeto de acesso ao Porto de São Francisco do Sul, e informado o aporte de recursos necessários para execução deste projeto. Em 15/01/2013 o Dnit reiterou por meio do Ofício n° 18/2013/DIF a solicitação da complementação de recursos para a realização deste empreendimento (cópia anexa). O Ministério do Planejamento e Ministério dos Transportes deliberaram quanto à sua viabilidade, e o MPOG juntamente com a Secretaria dos Portos discutiram quanto a necessidade da inclusão de uma pera ferroviária a ser construída dentro do sítio portuário. Cabe informar que nos acompanhamentos realizados pela Sala de Situação do PAC (MPOG), os participantes do MPOG e MT sempre demonstraram interesse na continuidade do empreendimento, autorizando o Dnit a contratar o projeto Básico de Acesso ao Porto de São Francisco do Sul.

6. Ainda em 02/10/2013 estas tratativas estavam em andamento, conforme reunião realizada no Porto de São Francisco do Sul (ata visita ao Porto de São Francisco do Sul anexa), contando com a presença de representantes do Dnit, Ministério dos Transportes, ANTT, ALL e Porto de São Francisco do Sul, a fim de determinar algumas ações quanto ao novo projeto, onde definiu-se por exemplo a não inclusão da pera ferroviária no projeto, que deverá ser construída posteriormente, não causando interferências no projeto.

7. Não obstante, cumpre realçar o fato de que em 07/02/2014, por determinação do Ministério dos Transportes, o empreendimento esteve para ser transferido à empresa pública VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S/A (cópia do ofício n° 066/2014- SE/MT em anexo), conforme entendimento ocorrido entre as entidades envolvidas na política pública de transporte ferroviário de cargas, que ocasionou a necessidade de várias medidas administrativas que visassem a transferência da gestão do empreendimento, que por fim não logrou êxito em razão do não alinhamento jurídico da questão, sendo anunciado na 1ª Reunião do Fórum de Desempenho do Ministério dos Transportes a suspensão desta transferência (cópia do Ofício 1641/2014-PRESI em anexo), ou seja, 03 meses de envolvimento da equipe desta Diretoria, com o dispêndio de tempo nesta ação.

8. Quanto ao Contrato DIF N° 193/2007 que tem por objeto a Supervisão das Obras do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul/SC e Contrato DIF N° 514/2009 para Supervisão e Gestão Ambiental do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul/SC, durante as tratativas para a transferência do empreendimento para a VALEC, ficou acordado que estes contratos seriam sub-rogados para aquela empresa pública, conforme o Ofício n°

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 52800620.

690/2014/DIPLAN/VALEC (cópia anexa). As empresas também apresentaram interesse em permanecer com os contratos (carta S/N de 31 de março de 2014 e Carta SUP-103/14, anexos). Com o declínio desta transferência, estas sub-rogações foram suspensas.

9. Uma vez que o empreendimento continuou sob a gestão do Dnit, é necessário registrar que está em andamento, no âmbito desta Autarquia, o processo administrativo n° 50600.045184/2014-50, que tem por objeto a contratação, por meio do RDCi - Regime Diferenciado de Contratações Públicas na modalidade de Contratação Integrada, de projeto e obra, contemplando as alterações previstas na Revisão de Projeto em Fase de Obras, aprovada pelo Dnit porém não incluídas no contrato atual da obra em fase de rescisão, do trecho com execução paralisada entre as estacas 0 e 255, bem como também para o trecho entre as estacas 255 e 417 que inclui o acesso ao Porto de São Francisco do Sul.

10. Esta Diretoria irá realizar um estudo sobre a viabilidade econômica e financeira de permanecer com os contratos de supervisão e gestão ambiental vigentes, uma vez que após a licitação em RDCi e a conclusão do novo projeto será necessário a contratação destes serviços para as obras do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul/SC. Será analisado se estes contratos irão atender às demandas do novo projeto e sua economicidade para a administração.

11. No momento, estamos envidando todos os esforços no sentido de proceder a rescisão unilateral do contrato DIF n°225/2006 para execução das obras.

12. Esclarecemos que a rescisão do contrato com a empresa IESA se dará de forma unilateral, onde nos balizamos pelo Acórdão N° 757/2013 - Plenário desta Corte (cópia em anexo), em caso semelhante que se deu na contratação das obras do Contorno Ferroviário do Município de São Félix/BA.

Análise

63. Constata-se da reprodução integral das alegações apresentadas pelo Sr. Mario Dirani, que não houve acréscimo de nenhuma informação relevante que não tenha sido antes obtida na fase da auditoria, relatando apenas a existência de planos de rescisão contratual com as empresas vinculadas às obras do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul/SC. Diz-se que "esta Diretoria irá realizar estudo sobre viabilidade econômica e financeira de permanecer com os contratos de supervisão e gestão ambiental", ou que "a rescisão do contrato com a empresa IESA se dará de forma unilateral", ou que "está em andamento...processo administrativo", ou "estamos envidando todos os esforços", expressões adequadas para ações futuras ou intencionais, ainda não executadas. Portanto, ao que consta nos autos, nada de novo surgiu sobre a questão que motivou a audiência do Sr. Mario Dirani. Mantém-se a mesma indefinição da administração sobre os contratos associados à obra ferroviária paralisada:

- 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.

- 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.

- 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.

64. Recorda-se que a proposta de audiência surgiu de achado no Relatório de Auditoria tendo a indefinição da administração como causa e a elevação dos custos de rescisão contratual como efeito potencial (peça 60, p. 26). A justificativa do Sr. Mario Dirani cita a Revisão de Projeto em Fase de Obras do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul/SC e a medição final dos serviços então executados, como entraves para que sejam os contratos rescindidos (item 3, parágrafo 62). Claro está que existem pendências ainda em análise que poderão alterar o valor das

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 52800620.

medições passadas, com impacto no acerto da rescisão contratual. A injustificada demora da administração em promover um encontro de contas e encerrar definitivamente os contratos mencionados, observada na fase da auditoria e não elidida na resposta à audiência, requer acompanhamento por parte do Tribunal.

65. Portanto, considera-se adequado propor que seja determinado ao Dnit, à luz do Acórdão nº 757/2013 – TCU – Plenário, sob pena de responsabilização pessoal dos atuais dirigentes (art. 8º, caput, da Lei 8.443/1992), a conclusão e remessa ao Tribunal do encontro de contas dos serviços pagos e executados em decorrência dos contratos DIF 225/2006, DIF 193/2007 e DIF 514/2009, celebrados com a Iesa Projetos, Equipamentos e Montagens S/A, Vega Engenharia e Consultoria Ltda. e Prosul - Projetos, Supervisão e Planejamento Ltda., referentes às obras do contorno ferroviário do município de São Francisco do Sul/SC, relatando se os valores financeiros pagos àquelas empresas correspondem à integralidade dos serviços executados.

CONCLUSÃO

66. A análise das justificativas apresentadas pelos responsáveis, em resposta às audiências decorrentes de fiscalização no Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul/SC, não trouxeram elementos capazes de eximir a culpa configurada no relatório de auditoria, conforme destacado a seguir:

> - 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 foi considerada culpável, razão pela qual deve ser proposta a aplicação de pena de multa.
>
> - 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)
> - 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)
> - João José dos Santos - CPF: 542.170.249-91 - Cargo: Superintendente Regional do Dnit/SC (de 30/11/2006 até 3/4/2014)
> - 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.
> - 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

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 52800620.

físico), uma vez que esse material até hoje (julho de 2014) não foi aplicado na ferrovia (obra paralisada).

- Culpabilidade: A conduta dos responsáveis foi considerada culpável, razão pela qual deve ser proposta a aplicação de pena de multa.

- Cesar Augusto Flores Santos – CPF 163.875.380-88, falecido em 4/8/2013, devendo seu nome ser excluído do rol de responsáveis no processo (peça 88).

67. Diante da informação de que ainda está pendente o acerto de contas com as empresas contratadas para as obras de construção do contorno ferroviário do município de São Francisco do Sul/SC (item 9), considera-se prudente que seja determinado ao Dnit que ultime os procedimentos para conclusão dos contratos DIF 225/2006, DIF 193/2007 e DIF 514/2009 no prazo de 90 dias, finalizando o encontro de contas dos serviços pagos e executados no bojo dos contratos DIF 225/2006, DIF 193/2007 e DIF 514/2009, celebrados com a Iesa Projetos, Equipamentos e Montagens S/A, Vega Engenharia e Consultoria Ltda. e Prosul - Projetos, Supervisão e Planejamento Ltda., e informando se os valores financeiros pagos àquelas empresas correspondem à integralidade dos serviços executados.

PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

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

a) aplicar aos Srs. Luiz Fernando de Pádua Fonseca - CPF: 586.131.106-49, Coordenador Geral Ferroviário do Dnit (de 8/7/2005 até 18/9/2007), Wagner Fernando Fabre - CPF: 169.266.769-68 - Membro da Comissão de Medição do contrato DIF-225/2006 (de 15/1/2007 até 1/8/2011), Antônio Carlos Gruner Bessa - CPF: 377.996.739-15 - Membro da Comissão de Medição do contrato DIF-225/2006 (desde 15/1/2011) e Fiscal do contrato DIF-225/2006 (desde 15/1/2007), João José dos Santos - CPF: 542.170.249-91 - Cargo: Superintendente Regional do Dnit/SC (de 30/11/2006 até 3/4/2014), a multa prevista no art. 58, III, da Lei 8.443/1992 e no art. 268, III, do Regimento Interno/TCU, notificando-os para que comprovem o pagamento no prazo de 15 (quinze) dias;

b) seja excluído da relação processual o nome do Sr. Cesar Augusto Flores Santos – CPF 163.875.380-88, falecido em 4/8/2013;

c) determinar ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - Dnit, com fundamento no art. 250, inciso II, do Regimento Interno/TCU, que, no prazo máximo de 90 (noventa) dias, a contar da notificação, sob pena de responsabilização pessoal dos atuais dirigentes (art. 8º, caput, da Lei 8.443/1992), conclua o encontro de contas dos serviços pagos e executados no bojo dos contratos DIF 225/2006, DIF 193/2007 e DIF 514/2009, celebrados com a Iesa Projetos, Equipamentos e Montagens S/A, Vega Engenharia e Consultoria Ltda. e Prosul - Projetos, Supervisão e Planejamento Ltda., referentes às obras do contorno ferroviário do município de São Francisco do Sul/SC, relatando se os valores financeiros pagos àquelas empresas correspondem à integralidade dos serviços executados.

Secex-SC, em 1º de julho de 2015

(Assinado eletronicamente)

José Mauro Bitarelli Martins

AUFC – Mat. 0157-0

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 52800620.