



Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
Sede do DNIT em Brasília/DF
Diretoria de Infraestrutura Ferroviária

OFÍCIO Nº 238538/2024/DIF/DNIT SEDE

Brasília, 04 de dezembro de 2024.

À Diretoria - Geral - DG
Coordenação de Assuntos Parlamentares - COPAR/DG
Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

Assunto: Pedido de informações da Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização do Congresso Nacional - CMO, consoante Ofício nº 2/2024, sobre obras e serviços de engenharia com indícios de irregularidades graves constantes do Projeto de Lei Orçamentária Anual - PLOA/2025.

Senhora Coordenadora,

1. Reportamo-nos ao Ofício COI nº 2-2024-CMO (SEI nº [19651166](#)), enviado pelo Despacho (DNIT) (SEI nº [19674723](#)), que trata do pedido de informações sobre obras e serviços de engenharia com indícios de irregularidades graves constantes do PLOA 2025, que se refere a Construção de Contorno Ferroviário em São Francisco do Sul.

2. Quanto ao assunto, em relação aos indícios de irregularidade destacados no Ofício - COI n. 2 -2024-CMO, que deram ensejo à avaliação da obra do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul/SC, nos termos do Acórdão nº 679/2024 – TCU-Plenário, esta DIF/DNIT tem a esclarecer a esse Comitê:

a) Inserção de serviços não relacionados diretamente à resolução de conflitos urbanos entre os modais ferroviários e rodoviários na obra; em especial, se houve a inclusão ou não dos itens relativos a linhas do retropátio e duplicação entre o retropátio e o pátio do porto, no edital do certame que venha a suceder a Concorrência 369/2023-00 (revogada);

Resposta:

Inicialmente, informamos sobre a realização, no exercício de 2023, de fiscalização do TCU, que teve o objetivo de fiscalizar o Edital de Concorrência 369/2023-00 para contratação semi-integrada de empresa para desenvolvimento do projeto executivo de engenharia; execução de todas as etapas e ações necessárias, bem como cumprimento de todas as obrigações e condicionantes, requeridas no processo de licenciamento ambiental e execução das obras do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul/SC.

Em razão da referida auditoria, essa Diretoria Ferroviária - DIF/DNIT procedeu as revisões e ajustes indicados pelo Tribunal de Contas da União - TCU, conforme pode ser comprovado por meio da Nota Técnica 171 (SEI nº [15967585](#)), a qual destacamos:

(...)

2.3. SOLICITAÇÃO DO TCU: "b) informar se os serviços incluídos no futuro contrato, em especial a construção do pátio do porto de São Francisco do Sul e do retro pátio, representarão incremento da capacidade operacional da concessionária em relação ao modelo operacional atual".

2.3.1. RESPOSTA DA DIF/DNIT - ITEM "b)":

2.3.1.1. Os serviços incluídos no futuro contrato, em especial a construção do pátio do porto de São Francisco do Sul e do retro pátio, **NÃO** representarão incremento da capacidade operacional da concessionária **em relação ao modelo operacional atual**, desde que as linhas do retro pátio e de

duplicação entre este e o pátio portuário não sejam executadas com recursos públicos, conforme previsto em projeto e já discutido com a operadora ferroviária.

2.3.1.2. O principal objetivo do projeto em apreço é a resolução dos conflitos rodoferroviários existentes entre a operação da ferrovia, principalmente na região portuária mas não somente nela, e o tráfego viário na cidade de São Francisco do Sul. Para o sistema de transporte urbano local, o contorno trará benefícios impactantes para a população, considerando que todas as restrições de circulação, PN (Passagem em Nível), conflito com a circulação de pessoas e veículos urbanos e a própria movimentação de caminhões da área portuária serão eliminados ou mitigados.

2.3.1.3. Em função da necessidade de modificação do acesso ao pátio, devido ao traçado do contorno ferroviário e a manutenção das condições operacionais atuais da ferrovia, foi proposto um novo layout para o pátio existente, onde o acesso se dá em sentido inverso em relação ao atual, juntamente com a implantação do retro pátio.

2.3.1.4. O projeto em apreço prevê a construção de 8.610,10 m de linhas férreas no pátio localizado na região portuária, enquanto a situação atual remete a verificação da existência de 7.441 m de linhas operacionais. Ou seja, o novo layout proposto para o pátio em questão supera a situação atual em 1.169,20 m, o que corresponderia a uma acréscimo de cerca de 15% na extensão total de linhas férreas destinadas para a operação do pátio ferroviário da região portuária. Vê-se que o quantitativo projetado é muito próximo ao atualmente disponível, e esta análise simples e puramente quantitativa, mesmo desconsiderando-se neste momento os aspectos qualitativos, já indica que a intenção do DNIT em se preservar o modelo operacional atual, de maneira a evitar o dispêndio de recursos públicos em algo que somente interessaria o ganho operacional, e portanto o interesse privado, foi respeitada, de onde se conclui que não há incremento operacional.

2.3.1.5. Com efeito, esta conclusão somente é possível quando se desconsidera a execução do retro pátio pelo DNIT, o que leva ao raciocínio lógico e consequente de que o interesse público fica preservado desde que não se execute as linhas de retro pátio (LRP) e de duplicação entre este retro pátio e o pátio da região portuária (LPA). Afinal, como se pôde constatar acima, com a execução do novo layout para o pátio portuário o DNIT já conseguirá repor ao privado uma condição operacional semelhante ao que já se existe atualmente.

2.3.1.6. Quanto aos aspectos qualitativos, é imperioso mencionar que existem vários atores envolvidos no complexo projeto do pátio desta região portuária, uma vez que existem diversas empresas responsáveis por operações em seus respectivos terminais. Para se chegar à solução indicada em projeto houve intenso e exaustivo contato entre projetista, DNIT, concessionária e cada operador portuário afetado pelo empreendimento. Obviamente, tratou-se de procedimento complexo e que levou considerável tempo para se chegar a solução que atendesse os padrões operacionais atuais de todos os envolvidos, mas foi possível concluir o projeto com a anuência de todos os envolvidos, meta esta que por si só já é bastante ousada e de difícil alcance. Certamente, não seria possível manter exatamente a mesma extensão total de linhas operacionais atuais em função da consolidação de todas as soluções complexas que se verificaram necessárias para o pátio portuário e até mesmo em função de algumas pequenas restrições de engenharia e topografia local. No entanto, o objetivo dos envolvidos centrou-se sempre na manutenção do padrão atual de operação, levando-se em consideração os ajustes que fossem necessários, culminando na extensão total indicada em projeto.

2.3.1.7. Contudo, a presente manifestação à Egrégia Corte de Contas proporcionou aos técnicos do DNIT a oportunidade de estudar o projeto elaborado mais detalhadamente e verificou-se que a projetista PROSUL se equivocou ao considerar o custo dos itens referentes ao investimento privado na planilha orçamentária da obra a ser executada pelo DNIT, o que, inclusive, ensejou a suspensão do Certame em comento. Desta forma, o orçamento do empreendimento já está sendo revisto, com o objetivo de retirar-se a execução da superestrutura ferroviária das linhas do retro pátio (LRP 01, LRP 02, LRP 03 e LRP 04) e a de duplicação da linha principal entre os dois pátios (LPA) do futuro contrato, visando a retomada do Certame.

2.3.1.8 Entretanto, vale destacar que os técnicos do DNIT não constataram erro ou falha no projeto, uma vez que as linhas suprimidas serão necessárias para a expansão do sistema operacional caso se confirme a projeção futura estudada de demandas. Ou seja, confirmamos que o projeto não se equivocou ao considerar tais linhas para a expansão futura da operação ferroviária, pois a necessidade já se manifestou nos estudos. Ainda, é pertinente ponderar que o projeto não deve ser executado de maneira parcial ou com restrições de estudo, o mais prudente é estudar o que se necessita implantar no empreendimento, considerando projeções de demandas e cenários futuros estimados, para que todas as soluções já sejam planejadas. Afinal, é preferível se antecipar e projetar todas as soluções que serão necessárias no futuro, mesmo que nem todas as soluções possam ser executadas de imediato, a fazer alterações sem o planejamento adequado, pois isto geralmente tem o potencial de elevar custos e provocar consequências maléficas ao andamento de qualquer empreendimento.

2.3.1.9. Nesta esteira, conclui-se que as linhas de retro pátio e a de ligação duplicada entre este e o pátio portuário representam ganho operacional, devendo este custo ser assumido pelo setor privado interessado. Afinal, como intensamente argumentado, a Autarquia buscará investir recursos públicos em obras de exclusivo interesse público, preservando-se a condição operacional atual.

2.3.1.10. Dessa forma a extensão das linhas secundárias que serão suprimidas do orçamento da obra a ser licitada são as seguintes:

- Linhas dupla que o projeto prevê entre o retro pátio e o pátio no porto (LPA) - 1,6 km;
- LRP 01 - 1,85 km;
- LRP 02 - 1,76 km;
- LRP 03 - 1,73 km;
- LRP 04 - 0,6 km;

Resulta em uma redução de 7,54 km de linhas férreas no orçamento da obra.

2.3.1.11 É bom esclarecer que esta separação de responsabilidades quanto a execução das superestruturas ferroviárias mencionadas acima já estava pacificada entre DNIT e Concessionária, conforme registrado na Carta ALL 307/GRCP/08 ([15967562](#)). (Grifo nosso)

(...)

3. A referida Nota Técnica foi encaminhada pelo Ofício nº 198511/2023/DIF/DNIT SEDE (SEI nº [15982632](#)) à Auditoria Interna do DNIT, que por sua vez, encaminhou ao TCU por meio do Ofício nº 198266/2023/SETDEM/AUDINT/DNIT SEDE (SEI nº [15979355](#)), da seguinte forma:

(...)

1. Reportamo-nos ao Ofício 000.051/2023 - AudPortoFerrovia ([15729123](#)) que trata de requisição de informações e/ou documentos referentes à fiscalização designada pela Portaria de Fiscalização - AudPortoFerrovia 471, de 31 de agosto de 2023, que tem o objetivo de fiscalizar o edital do DNIT para contratação semi-integrada de empresa para desenvolvimento do projeto executivo de engenharia; execução de todas as etapas e ações necessárias, bem como cumprimento de todas as obrigações e condicionantes, do processo de licenciamento ambiental e execução das obras do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul/SC.

2. Em atenção ao requerido, encaminhamos o OFÍCIO Nº 198511/2023/DIF/DNIT SEDE ([15982632](#)), da Diretoria de Infraestrutura Ferroviária, contendo a NOTA TÉCNICA Nº: 171/2023/CONFER/CGOfer/DIF/DNIT SEDE ([15967585](#)), na qual são apresentadas justificativas, informações e dados solicitados pela equipe de auditoria do Tribunal de Contas da União. **Sobre o assunto, aquela a equipe técnica daquela Diretoria reconhece o equívoco de ter considerado na planilha orçamentária da obra a ser contratada a execução de algumas linhas férreas, referentes ao retro pátio e a linha de ligação entre este e o pátio portuário, que somam 7,54 km de extensão, e, para sanear a falha apontada, informa que está trabalhando na adequação do projeto, o que permitirá a retomada do procedimento licitatório. (Grifo nosso)**

3. Portanto, sendo o que tínhamos a apresentar, colocamo-nos à disposição para prestar quaisquer esclarecimentos adicionais que forem necessários.

4. Dessa forma, após os procedimentos técnicos relacionados a supressão das linhas férreas que representariam ganho operacional a concessionária da ferrovia, foi procedida nova aprovação do referido projeto de engenharia, adequado as recomendações do TCU, conforme Portaria nº 1354, de 15 de março de 2024 (SEI nº [17280100](#)).

5. Quanto ao segundo questionamento apresentado pelo Comitê, esclarecemos:

b) a ausência de providências para reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão da ferrovia em decorrência dos ganhos operacionais decorrentes da totalidade da obra do Contorno Ferroviário custeada com recursos federais, em decorrência do art. 9º, § 4º, da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e dos arts. 104, § 2º, 130 e 186, da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021.

Resposta:

Tendo em vista a adequação do Projeto de Engenharia do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul/SC realizada pela DIF/DNIT, que suprimiu do projeto e orçamento da obra as linhas duplicadas do retropátio e entre o retropátio e o Pátio do Porto, que caracterizavam um ganho operacional à concessionária da ferrovia, a necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão da ferrovia tornou-se desnecessária, haja vista que o projeto adequado pelo DNIT, visa

somente os ganhos sociais advindos da retirada da operação ferroviária de carga, do centro do município de São Francisco do Sul/SC, eliminando os conflitos urbanos entre os modais ferroviário e rodoviário.

6. Sem mais para o momento, colocamo-nos à disposição para eventuais esclarecimentos.

Anexos:

- I - Nota Técnica 171 (SEI nº [15967585](#));
- II - Ofício nº 198511/2023/DIF/DNIT SEDE (SEI nº [15982632](#));
- III - Ofício nº 198266/2023/SETDEM/AUDINT/DNIT SEDE (SEI nº [15979355](#));
- IV - Portaria nº 1354, de 15 de março de 2024 (SEI nº [17280100](#)).

Atenciosamente,

(assinado eletronicamente)

JOSÉ EDUARDO GUIDI

Diretor de Infraestrutura Ferroviária



Documento assinado eletronicamente por **José Eduardo Guidi, Diretor de Infraestrutura Ferroviária**, em 05/12/2024, às 16:45, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, § 3º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.dnit.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **19706907** e o código CRC **921E3BBB**.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 50600.040788/2024-81

SEI nº 19706907

DNIT
DEPARTAMENTO
NACIONAL DE
INFRAESTRUTURA
DE TRANSPORTES

MINISTÉRIO DOS
TRANSPORTES



Setor de Autarquias Norte | Quadra 3 | Lote A
CEP 70040-902 Brasília/DF | (61)3315-4890

Criado por [jorge.s.junior](#), versão 2 por [jorge.s.junior](#) em 05/12/2024 15:45:44.