



**Tribunal de Contas do Distrito Federal**  
**Quinta Inspeção de Controle Externo**  
**Divisão de Auditoria de Programas e de Recursos Externos**



**Relatório de Auditoria**  
**Contrato de Empréstimo BID 1957/OC-BR**

**Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal**

Financiado pelo  
Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID

- Demonstrações Financeiras de 31 de dezembro de 2010 -



## **Tribunal de Contas do Distrito Federal**

### **Plenário**

*Marli Vinhadeli – Presidente*

*Manoel Paulo de Andrade Neto - Vice-Presidente*

*Ronaldo Costa Couto*

*Antônio Renato Alves Rainha*

*Anilcéia Luzia Machado*

*Inácio Magalhães Filho*

### **Auditor**

*José Roberto de Paiva Martins*

### **Procuradores do Ministério Público Junto ao Tribunal**

*Márcia Ferreira Cunha Farias – Procuradora-Geral*

*Cláudia Fernanda de Oliveira Pereira*

*Demóstenes Tres Albuquerque*

### **MISSÃO**

*“Exercer o controle externo da administração dos recursos públicos do Distrito Federal, em auxílio à Câmara Legislativa, zelando pela legalidade, legitimidade, efetividade, eficácia, eficiência e economicidade na gestão desses recursos.”*



## **Relatório de Auditoria do Contrato de Recursos Externos – BID Nº 1957/OC-BR**

### **EQUIPE DE AUDITORIA**

Auditoria das demonstrações financeiras, do controle interno e de aquisições

**José Cantieri Marques Vieira**

Auditor de Controle Externo

**Auro Shiguenari Yoshida**

Auditor de Controle Externo

**José Higino de Souza**

Auditor de Controle Externo

Auditorias das obras e serviços de engenharia

**Alexandre Pedrosa Pinheiro**

Auditor de Controle Externo

**Ozanam Torres do Vale**

Auditor de Controle Externo

### **ADRIANA CUOCO PORTUGAL**

Diretora do Núcleo de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia

### **HENIRDES BATISTA BORGES**

Diretor da Divisão de Auditoria de Programas e de Recursos Externos

### **LUIZ GENÉDIO MENDES JORGE**

Inspetor de Controle Externo – 5ª ICE

### **FOTO DA CAPA**

Divisão de Auditoria de Programas e de Recursos Externos  
Núcleo de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia

### **DADOS PARA CONTATO**

Tribunal de Contas do Distrito Federal  
5ª Inspeção de Controle Externo  
Divisão de Auditoria de Programas e de Recursos Externos  
Praça do Buriti – Ed. Palácio Costa e Silva (Anexo)  
Brasília – DF – CEP: 70.075-901  
Fone: (61) 3314-2512



## RESUMO

O Tribunal de Contas do DF foi eleito pelo BID como auditor independente dos contratos de empréstimo do Banco que tenham o Distrito Federal como mutuário, assinados a partir de 2009. O presente Relatório apresenta o resultado da segunda auditoria realizada no Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR, celebrado entre o Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID e o Distrito Federal, para implantação do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU-DF. O objetivo deste Relatório é apresentar o parecer dos auditores independentes sobre as demonstrações financeiras básicas, informações financeiras complementares, o cumprimento das cláusulas contratuais, os processos de aquisições e de solicitações de desembolso e o sistema de controle interno.



## ABREVIATURAS

BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID
CBR	Abreviatura para “Country Brazil” –expressão utilizada para identificar os documentos com os quais o Banco se comunica oficialmente com seus mutuários no Brasil.
DER	Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal (coexecutor)
EPTG	Estrada Parque Taguatinga Guar
GOF	Gerência de Orçamento e Finanças
INTOSAI	Organização Internacional de Instituições Fiscalizadoras Superiores
LMS	Sigla utilizada para designar o sistema do BID utilizado no gerenciamento de empréstimos (Loan Management System)
NE	Nota de Empenho (documento utilizado no Siggo para registrar uma obrigação assumida)
NL	Nota de Liquidação (documento utilizado no Siggo para apropriar despesas)
NOVACAP	Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil (coexecutor)
OB	Ordem Bancária (documento utilizado no Siggo para pagar fornecedores)
PGDF	Procuradoria-Geral do Distrito Federal
PTU	Programa de Transporte Urbano
SIGGO	Sistema Integrado de Gestão Governamental do Distrito Federal
SEF	Secretaria de Estado de Fazenda do Distrito Federal
SO	Secretaria de Estado de Obras do Distrito Federal (coexecutor)
ST	Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal
TCDF	Tribunal de Contas do Distrito Federal
UGL	Unidade de Gestão Local (são as unidades coexecutoras do Programa)
UAG	Unidade de Administração Geral
UGP	Unidade de Gerenciamento do Programa (unidade responsável pela gestão e gerenciamento da aplicação dos recursos do Contrato de Empréstimo, bem como pela comprovação da aplicação dos recursos ao BID)



## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO .....	7
I. DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS BÁSICAS .....	14
Parecer dos Auditores Independentes sobre as Demonstrações Financeiras Básicas .....	15
Demonstração dos Investimentos Acumulados .....	23
Notas Explicativas .....	25
Relatório Semestral sobre o Fundo Rotativo .....	34
II. DO CUMPRIMENTO DAS CLÁUSULAS CONTRATUAIS .....	43
Parecer dos Auditores Independentes sobre Cumprimento das Cláusulas Contratuais de Caráter Contábil e Financeiro e do Regulamento Operacional do Programa .....	44
III. DOS PROCESSOS DE AQUISIÇÕES E DAS SOLICITAÇÕES DE DESEMBOLSO .....	65
Parecer dos Auditores Independentes sobre o Exame Integrado dos Processos de Aquisições e Solicitações de Desembolso Apresentadas ao Banco .....	66
IV. DO SISTEMA DE CONTROLE INTERNO .....	69
Relatório dos Auditores sobre o Sistema de Controle Interno .....	70
Estrutura Organizacional do Programa .....	71
Ressalvas Significativas Sobre o Sistema De Controle Interno .....	77
Avaliação do cumprimento dos objetivos do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal até o encerramento do exercício .....	90
Revisão do Programa pelo BID .....	92
Considerações Finais .....	93
V. ANEXO A – MATRIZ DE REVISÃO ANALÍTICA DE RISCOS E CONTROLES DO PROGRAMA	
VI. ANEXO B – RELATÓRIO DE FISCALIZAÇÃO DE OBRAS E SERVIÇOS DE ENGENHARIA	
VII. ANEXO C – SITUAÇÃO DE IMPLEMENTAÇÃO DE RECOMENDAÇÕES E SANEAMENTO DE PENDÊNCIAS DE EXERCÍCIOS ANTERIORES	
VIII. ANEXO D - MANIFESTAÇÃO DA UGP/PTU À VERSÃO PRELIMINAR DO RELATÓRIO E PARECERES DE AUDITORIA	



# INTRODUÇÃO

## Apresentação

Este Relatório refere-se à auditoria de recursos externos, prevista na Cláusula 5.02 das Disposições Especiais do Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR. O objeto da auditoria é a aplicação dos recursos do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal financiados pelo BID e por contrapartida do Distrito Federal, relativos ao exercício de 2010.

O Mutuário responsável pela aplicação dos recursos do Contrato de Empréstimo perante o BID é o Distrito Federal, representado pela Secretaria de Estado de Transporte, que conta com a Unidade de Gerenciamento do Programa – UGP/PTU/DF, responsável pela gestão orçamentária, financeira, gerencial e operacional do Contrato.

O Contrato também prevê mais três unidades coexecutoras do Programa. Esta estrutura de gestão do programa é prevista na Cláusula 3.02 das Disposições Especiais do Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR, conforme transcrição a seguir:

“CLÁUSULA 3.02. Condições especiais prévias ao primeiro desembolso. O primeiro desembolso do Financiamento está condicionado a que se cumpram, de forma que o Banco considere satisfatório, além das condições prévias estipuladas no Artigo 4.01 das Normas Gerais, os seguintes requisitos:

(a) A celebração e a entrada em vigência de convênios de coexecução nos termos previamente acordados com o Banco, entre o Órgão Executor e cada uma das entidades co-executoras do Programa, quais sejam:

- (i) DFTRANS – Transporte Urbano do Distrito Federal;
- (ii) Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal – DER/DF; e
- (iii) Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil – NOVACAP.

(b) A apresentação dos termos de referência para contratação de serviço de apoio ao gerenciamento do Programa previamente acordados com o Banco.

(c) A constituição da Unidade de Gerenciamento do Programa (UGP) e a nomeação de pessoal técnico chave (Coordenador-Executivo e Assessor).



## **Missão institucional da Unidade de Gerenciamento**

A missão institucional da Unidade de Gerenciamento do Programa – UGP/PTU/DF é manter sistema de gestão e monitoramento, contando com sistema computadorizado de gestão de projetos, em conformidade com os termos de referência previamente acordados com o Banco.

A UGP/PTU/DF tem como missão, ainda, gerenciar Programa com base em indicadores relacionados à programação de atividades específicas e ao acompanhamento dos avanços físicos e financeiros dos componentes do Programa. Também tem a incumbência de compilar, arquivar e manter atualizadas a documentação e as informações de suporte ao Programa.

## **Objetivos do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal**

O Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal tem como objetivo melhorar as condições de mobilidade e de acessibilidade da população, principalmente aquelas com menores recursos, aumentando a integração entre os núcleos urbanos.

O Programa propõe-se a financiar um sistema moderno de transporte público coletivo por ônibus, contribuindo para a melhoria da circulação e da segurança do transporte motorizado e para o fortalecimento das iniciativas e capacidades de gestão do Distrito Federal.

O detalhamento do Programa e suas ações a serem financiados pelo BID estão registrados no Anexo A do Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR.

## **Recursos envolvidos**

O custo total do Programa foi fixado em US\$ 269.885.000,00 (duzentos e sessenta e nove milhões, oitocentos e oitenta e cinco mil dólares dos Estados Unidos da América). O BID financiará US\$ 176.775.000,00 (cento e setenta e seis milhões, setecentos e setenta e cinco mil dólares).

A contrapartida do Mutuário, Distrito Federal, foi fixada em valores equivalentes a US\$ 93.110.000,00 (noventa e três milhões, cento e dez mil dólares). Os recursos do Programa devem ser registrados no Siggo, tanto em relação ao orçamento quanto à execução financeira.

De acordo com os registros do BID, LMS-1, e do Siggo, foram investidos no Programa, até 31.12.2010, US\$ 131.523.454,10 pelo BID e US\$ 74.696.499,70 de contrapartida do Distrito Federal, totalizando investimentos de US\$ 206.219.953,80.



## Metodologia

Para a execução da auditoria foram definidas as questões de auditoria cujas respostas eram necessárias para a elaboração dos pareceres e relatórios exigidos pelo BID, a partir das quais foram elaborados os *checklists* para aplicação das técnicas e procedimentos definidos para cada situação. Esse planejamento culminou na elaboração do plano de auditoria.

Na execução da auditoria foram aplicados os testes previstos nos referidos *checklists* e outros considerados necessários para complementar as verificações, tendo sido examinados processos de aquisições nos diversos coexecutores do Programa, analisados os relatórios e informações produzidas pelo Programa, além de visitas às obras e conferência dos produtos de consultoria contratados. Também foram feitas avaliações dos sistemas informatizados existentes e entrevistas com os diversos especialistas do Programa.

As eventuais falhas identificadas foram submetidas à manifestação dos responsáveis e realizadas reuniões diversas com o Coordenador Executivo do Programa e com especialistas do Serviço de Apoio ao Gerenciamento do Programa para esclarecimentos dos fatos identificados durante a auditoria.

A amostra de processos de aquisições examinados pela auditoria atingiu 98,93% do total de recursos do BID e de contrapartida, selecionados pelo critério de materialidade.

## Perfil da equipe de auditoria

Além dos três Auditores de Controle Externo designados para a realização da auditoria, houve a participação de Auditores de Controle Externo especialistas em obras e serviços de engenharia, para fiscalizar as obras financiadas com recursos do Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR.

O resultado dessa fiscalização das obras encontra-se no Anexo B - Relatório de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia.

## Objetivo Geral da Auditoria

O objetivo geral desta auditoria foi emitir parecer profissional de auditores independentes sobre: as informações financeiras e operacionais exigidas pelo BID, os registros contábeis, a documentação de apoio relacionada a gastos, o exame dos processos de aquisições de bens, obras e serviços, a avaliação do sistema de controle interno e a utilização dos recursos do projeto, em conformidade com os termos e condições do Contrato de Empréstimo 1957/OC-BR.



## Objetivos Específicos da Auditoria (Questões de Auditoria)

A auditoria teve como objetivo responder as seguintes questões:

**Primeira Questão:** As demonstrações financeiras e as informações financeiras complementares das demonstrações financeiras do Contrato nº 1957/OC-BR refletem, razoavelmente, a situação financeira do projeto e foram elaboradas de acordo com as Normas Internacionais de Contabilidade emitidas pela Comissão de Normas Internacionais de Contabilidade, com os requisitos de auditoria externa do BID e com os respectivos termos de referência?

**Segunda Questão:** O executor/mutuário cumpriu as condições do contrato, das normas do BID, das cláusulas de caráter contábil-financeiro, regulamento operacional de crédito e/ou dos convênios interinstitucionais, quando aplicáveis, bem como das leis e demais regulamentos aplicáveis ao Contrato nº 1957/OC-BR?

**Terceira Questão:** O executor/mutuário cumpriu as normas e procedimentos de aquisição e desembolso relativos à seleção, à adjudicação, à contratação, aos recebimentos e aos pagamentos de aquisição de bens e à contratação de obras e serviços de consultoria financiados com recursos do empréstimo e da contrapartida local, bem como à validade da documentação comprobatória e à qualificação das despesas apresentadas nas solicitações de desembolso do Contrato nº 1957/OC-BR?

**Quarta Questão:** Qual o grau de aderência do sistema de controle interno do executor e/ou coexecutores do Contrato nº 1957/OC-BR a cada um dos cinco componentes do modelo COSO (Committee of Sponsoring Organizations)?

**Quinta Questão:** As obras financiadas com recursos do Contrato nº 1957/OC-BR estão sendo executadas a um custo razoável e de acordo com os planos e as especificações aprovadas nos respectivos contratos?

**Sexta Questão:** Os procedimentos para registro, controle e manutenção dos bens adquiridos com recursos do Programa estão em consonância com as normas do Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR?

**Sétima Questão:** As ressalvas e pendências do exercício anterior foram sanadas pelos executores e coexecutores do Programa?

## Resultado da Auditoria



Em síntese, os exames e testes aplicados pela auditoria apresentaram os seguintes resultados:

Com relação à **primeira questão**, a auditoria concluiu que as demonstrações financeiras e as informações financeiras complementares das demonstrações financeiras do Contrato nº 1957/OC-BR refletem, razoavelmente, a situação financeira do projeto e foram elaboradas de acordo com as Normas Internacionais de Contabilidade emitidas pela Comissão de Normas Internacionais de Contabilidade, com os requisitos de auditoria externa do BID e com os respectivos termos de referência, exceto quanto às glosas de despesas relativas a cálculos incorretos de taxa de conversão do dólar e de pagamentos indevidos de obras e serviços de engenharia atestados indevidamente, conforme Anexo A do Relatório dos Auditores sobre o Sistema de Controle Interno.

Com relação à **segunda questão**, a auditoria concluiu que o executor/mutuário cumpriu razoavelmente as condições do contrato, das normas do BID, das cláusulas de caráter contábil-financeiro, do regulamento operacional de crédito e/ou dos convênios interinstitucionais, quando aplicáveis, bem como das leis e demais regulamentos aplicáveis ao Contrato nº 1957/OC-BR, exceto quanto à cláusula 4.07 (b) do Contrato de Empréstimo, o qual estabelece:

*(b) O Mutuário dentro do prazo de desembolso do Programa deverá promover a renovação da frota de ônibus do Distrito Federal, de modo a compatibilizar a mesma com o perfil da frota aprovado pela Resolução nº 4725, do Conselho de Transporte Público Federal, de 13 de setembro de 2007, conforme seja necessário à operação de transporte coletivo do corredor Leste-Oeste, a qual terá sua qualidade de serviço prestado aferida pela agência reguladora competente atualmente em processo de criação”.*

Com relação à **terceira questão**, a auditoria concluiu que o executor/mutuário cumpriu as normas e procedimentos de aquisição e desembolso relativos à seleção, à adjudicação, à contratação, recebimentos e pagamentos de aquisição de bens e à contratação de obras e serviços de consultoria financiados com recursos do empréstimo e da contrapartida local, bem como à validade da documentação comprobatória e da qualificação das despesas apresentadas nas solicitações de desembolso do Contrato nº 1957/OC-BR, exceto quanto às falhas identificadas no Relatório dos Auditores sobre o Sistema de Controle Interno e nos Anexos A e B - Relatório de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia

Com relação à **quarta questão**, a auditoria concluiu que os sistemas de controle interno do executor e dos coexecutores do Contrato nº 1957/OC-BR estão razoavelmente aderentes a cada um dos cinco componentes do modelo COSO (Committee of Sponsoring Organizations), todavia continuou apresentando algumas fragilidades já constatadas no exercício anterior que necessitam do devido



tratamento, para mitigar ou reduzir os riscos existentes, conforme registros do Relatório dos Auditores sobre o Sistema de Controle Interno e Anexo A deste Relatório.

Com relação à **quinta questão**, a auditoria concluiu que as obras financiadas com recursos do Contrato nº 1957/OC-BR estão sendo executadas a um custo razoável, exceto quanto aos aditivos aos contratos de obras e serviços de engenharia, cujos custos estão acima do preço de mercado, comprometendo a economicidade das obras. Também constatou-se o comprometimento parcial da qualidade das obras, em decorrência de alguns serviços e obras estarem em desacordo com os planos e as especificações aprovadas nos respectivos contratos, bem como de os próprios projetos e especificações possuírem falhas na sua elaboração, conforme registros do Anexo B - Relatório de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia.

Com relação à **sexta questão**, a auditoria não aferiu a adequação dos procedimentos para registro, controle e manutenção dos bens adquiridos com recursos do Programa, haja vista não ter havido aquisição de bens até o encerramento das demonstrações financeiras de 31 de dezembro de 2010.

Com relação à **sétima questão**, a auditoria constatou que foram adotadas providências para saneamento apenas parcial das ressalvas e recomendações de exercícios anteriores, permanecendo várias pendências com agravamento das falhas e irregularidades detectadas, conforme registro analítico no Relatório dos Auditores sobre o Sistema de Controle Interno e seus respectivos anexos.

A avaliação da auditoria e a resposta analítica a estas questões foram registradas em forma de pareceres e relatórios, conforme exigência normativa do BID. Assim, este relatório está composto dos seguintes elementos:

- Parecer dos Auditores Independentes sobre as Demonstrações Financeiras Básicas;
- Demonstrações Financeiras Básicas do Programa (elaboradas pela UGP/PTU/DF);
- Declaração da Gerência do Projeto (elaborada pela UGP/PTU/DF)
- Parecer dos Auditores Independentes sobre Cumprimento das Cláusulas Contratuais de Caráter Contábil e Financeiro e do Regulamento Operacional do Programa;
- Parecer dos Auditores Independentes sobre o Exame Integrado dos Processos de Aquisições e Solicitações de Desembolso Apresentadas ao Banco;
- Relatório dos Auditores sobre o Sistema de Controle Interno;



- Anexo A – Matriz de Revisão Analítica de Riscos e Controles do Programa;
- Anexo B – Relatório de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia;
- Anexo C - Situação da Implementação de Recomendações e Saneamento de Pendências de Exercícios anteriores;
- ANEXO D - Manifestação da UGP/PTU à versão preliminar do relatório e pareceres de auditoria.

### **Manifestação do Gestor**

O Relatório Preliminar de Auditoria foi encaminhado à UGP/PTU/DF, para manifestação, por intermédio da Nota de Auditoria nº 12, de 13.4.11.

As manifestações da UGP/PTU/DF vieram por intermédio do Ofício nº 75/2011-UGP/ST, de 20.4.2011, e Ofício nº 67/2001-UGP/ST, de 15.4.2011, que foram devidamente analisadas e incorporadas aos pareceres e relatórios que integram esta auditoria.

Outras ressalvas eventualmente não justificadas pelo Mutuário até o encerramento desta auditoria poderão ser encaminhadas diretamente ao BID, juntamente com este Relatório, de forma a cumprir os prazos contratuais assumidos pelo Distrito Federal.



## **I. DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS BÁSICAS**



## **Parecer dos Auditores Independentes sobre as Demonstrações Financeiras Básicas**

Ao Coordenador Executivo da Unidade de Gerenciamento do Programa – UGP/PTU  
Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU/DF

### **Relatório sobre as Demonstrações Financeiras**

1. Examinamos as Demonstração dos Investimentos Acumulados e Demonstração de Fluxos de Caixa, referentes ao ano encerrado em 31 de dezembro de 2010, assim como o resumo das principais políticas contábeis e demais notas explicativas, correspondentes ao Programa ao Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU/DF, financiado com recursos do Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e com aportes do Governo do Distrito Federal. Este Programa é executado pela Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal, sob a responsabilidade da Unidade de Gerenciamento de Programa – UGP/PTU, tendo como coexecutores o Departamento de Estradas de Rodagem – DER, a Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil – NOVACAP e a Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTRANS.

### **Responsabilidade da Administração pelas Demonstrações Financeiras**

2. A administração do programa é responsável pela elaboração e apresentação confiável dessas Demonstrações Financeiras de acordo com as Normas Internacionais de Relatório Financeiro e pelos controles internos que considerou como necessários para que essas demonstrações estejam livres de distorção relevante, causada por fraude ou erro.

### **Responsabilidade do Auditor**

3. Nossa responsabilidade é a de expressar uma opinião sobre essas Demonstrações Financeiras com base em nossa auditoria. Realizamos a auditoria de acordo com o Manual de Auditoria do Tribunal de Contas do Distrito Federal, o qual adota normas compatíveis com as normas e procedimentos de auditoria governamental, emitidas pela Organização Internacional das Entidades Superiores de Fiscalização – INTOSAI, com as Normas Internacionais de Auditoria e requerimentos específicos do Banco Interamericano de Desenvolvimento.



4. Essas normas requerem o cumprimento de exigências éticas pelos auditores e que a auditoria seja planejada e executada com o objetivo de obter segurança razoável de que as Demonstrações Financeiras estão livres de distorção relevante. Uma auditoria envolve a execução de procedimentos selecionados para obtenção de evidências a respeito dos valores e divulgações apresentadas nas Demonstrações Financeiras. Os procedimentos selecionados dependem do julgamento do auditor, incluindo a avaliação dos riscos de distorção relevante nas Demonstrações Financeiras causada por fraude ou erro.
5. Nessa avaliação de riscos, o auditor considera os controles internos relevantes adotados pelo Programa para a elaboração e adequada apresentação das Demonstrações Financeiras para planejar procedimentos de auditoria que são apropriados nas circunstâncias, mas não com o propósito de expressar uma opinião sobre a eficácia desses controles internos da Entidade.
6. Uma auditoria inclui, também, a avaliação da adequação das políticas contábeis utilizadas e a razoabilidade das estimativas contábeis feitas pela administração, bem como a avaliação da apresentação das Demonstrações Financeiras tomadas em conjunto. Consideramos que a evidência de auditoria obtida é suficiente e apropriada para fundamentar nossa opinião de auditoria.
7. As Demonstrações de Fluxos de Caixa e de Investimentos Acumulados foram elaboradas sobre a base contábil de fundos (caixa), em conformidade com a Norma Internacional sobre relatório financeiro sobre a base contábil de fundos (caixa). A base contábil de fundos reconhece as transações e os fatos somente quando os recursos (incluindo o equivalente aos fundos) são recebidos ou pagos pela Entidade e não quando resultam, auferem ou se originam de direitos ou obrigações, ainda que não se tenha produzido uma movimentação de fundos (caixa).

### **Bases para opinião qualificada**

8. A documentação original que suporta as transações contábeis e financeiras apresentaram as seguintes falhas: a) Incorreção no Atestado de Execução de nº 26/2010 – UGP, que se refere à 12ª medição Lt 2 e não a de nº 13 – Lt 2 do Consórcio Mendes JR/ Serveng/CR Almeida – Processo nº 90.000068/10 – vol.9 – fls. 2072; b) Incorreção no Atestado de Execução de nº 34/2010 – UGP - Concremat, de 12.12.10 (fls. 1080), que indica período de execução com início em 01.11.10 e término em 30.11.10, enquanto que o correto é o período de execução com início em 01.10.10 e término em 31.10.10 - Processo Nº 90-000067/2010 – Concremat - vol .V – NF nº 2657 – fls. 1077 – BM 17 – Lt 2; e c) Na Solicitação de Desembolso nº 14 - item 1.1 dos detalhes de pagamentos – NF nº 53 da Extrema Construção Ltda. – o valor da NF é de R\$18.075,51, correspondente a NF nº 55 e não a de nº 53, como foi indicado no detalhamento.
9. Identificaram-se inconsistências nos Demonstrativos de Fluxo de Caixa e de Investimentos Acumulados, listadas a seguir: a) diferença no valor de US\$ 2.123,00 referente à utilização de taxa de câmbio equivocada, relativa ao Item 2.1 dos detalhes de pagamentos – NF nº 97 - Consórcio Mendes Júnior/Serveng/CR Almeida– (Recursos De Aporte Local) da Solicitação de Desembolso nº 17; b)



divergência no cálculo do reajustamento do contrato junto à Concremat Engenharia cobrada na NF nº 40.930, em razão da não aplicação de cálculo *pro rata* dia para o mês de reajuste. Proc. nº 90\_000067/2010 - vol II - Contrato nº 05/2009 – Lote 1 - Concremat Engenharia – Solicitação de Desembolso nº 24; c) divergência no cálculo do reajustamento do contrato junto à Concremat Engenharia cobrada na NF nº 40.934, em razão da não aplicação de cálculo *pro rata* dia para o mês de reajuste. Proc nº 90\_000067/2010 - vol II - Contrato nº 06/2009 – Lote 2 - Concremat Engenharia – Solicitação de Desembolso nº 24; d) divergência no montante de US\$ 2.945,65 referente a equívoco no valor da taxa de câmbio utilizada para conversão em dólares do montante da NF nº 89 – Consórcio Mendes Júnior/Serveng/CR Almeida (Solicitação de Desembolso nº 16), que resultará na diminuição dos recursos aplicados pelo BID.

10. A fiscalização das obras e serviços de engenharia constatou irregularidades na contratação, execução e pagamento de obras e serviços da Linha Verde – Adequação Viária da EPTG (lotes 1 e 2), cujos valores ainda deverão ser apurados pela UGL/DER-DF, bem como pela UGP/PTU, sob a supervisão do BID, razão pela qual essas eventuais glosas ressaltadas no Anexo B – Relatório de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia, poderão impactar significativamente os demonstrativos financeiros do Programa.

### Opinião

11. Em nossa opinião, exceto pelos efeitos dos assuntos descritos no parágrafo anterior, as Demonstrações Financeiras encerradas em 31 de dezembro de 2010 apresentam razoavelmente, em todos os aspectos relevantes, os Fluxos de Caixa e os Investimentos Acumulados do Programa para o período, de acordo com a norma contábil mencionada no parágrafo 4 e as políticas contábeis descritas nas Notas Explicativas das Demonstrações Financeiras.

### Relatório sobre outros requisitos legais e/ou regulatórios

12. Não se observaram situações que indiquem descumprimento das cláusulas financeiras do Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR do Banco Interamericano de Desenvolvimento durante o período submetido à nossa auditoria, **exceto quanto à cláusula 4.07 (b) das Disposições Especiais**, que não gera impacto financeiro ou econômico sobre as Demonstrações Financeiras, e encontra-se descrito no Parecer sobre o Cumprimento das Cláusulas Contratuais no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2010.

Brasília, 26 de abril de 2011

**Auro Shiguenari Yoshida**  
Auditor de Controle Externo  
Mat. 1317-0

**José Cantieri Marques Vieira**  
Auditor de Controle Externo  
Mat. 381-6

**José Higinio de Souza**



Auditor de Controle Externo  
Mat. 662-9







## Demonstração de Fluxos de Caixa





## Demonstração dos Investimentos Acumulados





## Notas Explicativas



















## **Relatório Semestral sobre o Fundo Rotativo**



















## **II. DO CUMPRIMENTO DAS CLÁUSULAS CONTRATUAIS**



## **Parecer dos Auditores Independentes sobre Cumprimento das Cláusulas Contratuais de Caráter Contábil e Financeiro e do Regulamento Operacional do Programa**

**Ao Coordenador Executivo da Unidade de Gerenciamento do Programa – UGP/PTU**

**Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal**

1. Examinamos a Demonstração de Recursos Recebidos e Desembolsos Efetuados e a Demonstração dos Investimentos Acumulados, referentes ao ano encerrado em 31.12.2010, do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal, assinado entre o Distrito Federal e o Banco Interamericano de Desenvolvimento, executado pela Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal, e emitimos nosso relatório correspondente, com data de 26.4.2011.

2. Em relação à nossa auditoria, examinamos o cumprimento das cláusulas e dos artigos contratuais de caráter contábil e financeiro estabelecidos nas Disposições Especiais e nas Normas Gerais do Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR e o cumprimento do estabelecido no Regulamento Operacional do Programa aplicável em 31 de dezembro de 2010. Examinamos as Disposições Especiais descritas no Capítulo I, Cláusulas nºs 1.01, 1.02 e 1.04, Capítulo II, Cláusulas 2.02(b) e 2.05, Capítulo III, Cláusulas 3.01(b), 3.02, 3.03 e 3.05, Capítulo IV, Cláusulas 4.01 a 4.07, as Normas Gerais descritas no Capítulo III, Artigo nº 3.06(b), Capítulo IV, Artigo nº 4.01, Capítulo VI, Artigos 6.01, 6.03 e 6.04(b), Capítulo 7, Artigo 7.01, Capítulo 8, Artigos 8.01 e 8.02, e as disposições estabelecidas nas diversas normas operacionais do Programa.

3. Realizamos nossa auditoria de acordo com o Manual de Auditoria do Tribunal de Contas do Distrito Federal, o qual adota normas compatíveis com as normas e procedimentos de auditoria governamental, emitidas pela Organização Internacional das Entidades Superiores de Fiscalização – INTOSAI, com as Normas Internacionais de Auditoria e requerimentos específicos do Banco Interamericano de Desenvolvimento. Essas normas requerem que planejem e executemos a auditoria para obter uma certeza razoável de que a Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal cumpriu as cláusulas pertinentes do contrato de empréstimo, as leis e os regulamentos aplicáveis, bem como as disposições contidas nas diversas normas operacionais do Programa. A auditoria incluiu também o exame, em base de testes, da evidência apropriada. Consideramos que nossa auditoria proporciona uma base razoável para expressar nossa opinião.



4. Em nossa opinião, durante o ano encerrado em 31.12.2010, a Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal cumpriu, em todos os seus aspectos substanciais, as cláusulas contratuais de caráter contábil e financeiro do Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal, bem como as leis e os regulamentos aplicáveis, além das diversas normas operacionais do Programa, exceto quanto à cláusula **4.07 (b)** das Condições Especiais de Execução, conforme registro na Análise do Cumprimento das Cláusulas Contratuais, documento integrante deste Parecer.

Brasília, 26 de abril de 2011

**Auro Shiguenari Yoshida**  
Auditor de Controle Externo  
Mat. 1317-0

**José Cantieri Marques Vieira**  
Auditor de Controle Externo  
Mat. 381-6

**José Higino de Souza**  
Auditor de Controle Externo  
Mat. 662-9



## ANÁLISE DO CUMPRIMENTO DAS CLÁUSULAS CONTRATUAIS

### Disposições Especiais:

Cláusula	Descrição	Forma de Cumprimento
1.01	<b>Custo do Programa</b>	O Programa não sofreu alteração em seu custo, permanecendo os valores originais.
1.02	<b>Valor do Financiamento</b>	Não houve alteração no montante do Programa a ser financiado pelo BID <b>US\$176.775.000,00</b> (cento e setenta e seis milhões, setecentos e setenta e cinco mil dólares americanos).
1.04	<b>Recursos Adicionais</b>	O montante contratado a título de contrapartida, equivalente a <b>US\$ 93,110,000.00</b> , não sofreu alteração, tendo sido alocados nos valores suficientes para a execução do Programa.
2.02 (b)	<b>Juros</b>	Os juros foram pagos em conformidade com a Cláusula 2.02(b) das Disposições Especiais, conforme datas das Ordens Bancárias abaixo relacionadas: <ul style="list-style-type: none"><li>• 2010OB13442, de 08.04.2010, no valor de R\$809.194,28, equivalente a US\$273,024.98 (juros) + US\$166,507.24 (comissão de crédito) + R\$455,00 (taxa bancária);</li><li>• 2010OB48524, de 06.10.2010, no valor de R\$1.266.763,04, equivalente a US\$640,382.30 (juros) + US\$109,800.20 (comissão de crédito) + R\$455,00 (taxa bancária).</li></ul>
2.05	<b>Comissão de Crédito</b>	Os pagamentos a título de Comissão de Crédito foram efetuados em conformidade com a Cláusula 2.05 das Disposições Especiais, conforme datas das Ordens Bancárias abaixo relacionadas: <ul style="list-style-type: none"><li>• 2010OB13442, de 08.04.2010, no valor de R\$809.194,28, equivalente a US\$273,024.98 (juros) + US\$166,507.24 (comissão de crédito) + R\$455,00 (taxa bancária);</li><li>• 2010OB48524, de 06.10.2010, no valor de R\$1.266.763,04, equivalente a US\$640,382.30 (juros) + US\$109,800.20 (comissão de crédito) + R\$455,00 (taxa bancária).</li></ul>
3.01 (b)	<b>Utilização dos Recursos do Financiamento</b>	As obras e serviços realizados no âmbito do Programa foram contratados junto a fornecedores brasileiros, obedecendo, até o momento, fielmente a Cláusula 3.01(b) das Disposições Especiais.
3.03	<b>Reembolso de Despesas a Débito do Financiamento</b>	Até 31.12.2010, não foram solicitados reembolsos de despesas a débito do financiamento, nos termos da Cláusula 3.03.
3.05	<b>Fundo Rotativo</b>	O saldo do Fundo Rotativo tem sido mantido abaixo do valor estipulado (10% do valor total do Financiamento, isto é, US\$17,677,500.00). Em 31.12.2010, a conta do Fundo Rotativo apresentava saldo de US\$11,499,721.81.
4.01	<b>Aquisição de bens e contratação de obras</b>	As aquisições e contratações de obras, no âmbito do Programa, respeitaram os Planos de Aquisições apresentados ao Banco, conforme estipula a Cláusula 4.01(d)(i); A 4ª Revisão do Plano de Aquisições foi encaminhada em conformidade com a Cláusula 4.01(d)(i), tendo recebido não objeção via CBR-4736/2010.
4.02	<b>Manutenção e</b>	O Relatório de Manutenção e Conservação de Obras e Equipamentos relativo ao exercício de 2010 foi entregue consoante a Cláusula 4.02(b); o Banco oficializou o



	<b>Conservação</b>	cumprimento da referida Cláusula pela CBR-1344/2010.
4.04	<b>Contratação e seleção de consultores</b>	<p>As aquisições e contratações de obras, no âmbito do Programa, respeitaram os Planos de Aquisições apresentados ao Banco, conforme estipula a Cláusula 4.01(d)(i);</p> <p>A 4ª Revisão do Plano de Aquisições foi encaminhada em conformidade com a Cláusula 4.01(d)(i), tendo recebido não objeção via CBR-4736/2010.</p>
4.06	<b>Acompanhamento, Avaliação e Relatórios</b>	<p><b>Relatórios Semestrais de Progresso:</b> Os Relatórios Semestrais foram entregues em conformidade com a Cláusula 4.06(i) das Disposições Especiais e do Art. 7.03(a)(i) das Normas Gerais do Contrato em tela.</p> <p>2009/2º: encaminhado pelo Ofício 22/2010, datado de 18.01.2010;</p> <p>2010/1º: encaminhado pelo Ofício 197/2010, datado de 06.08.2010.</p> <p><b>Relatório de Avaliação Intermediária:</b> O Relatório foi encaminhado pelo Ofício nº 255/2010 – UGP/ST, datado de 17.12.2010, respeitando, portanto, o pactuado entre as partes conforme CBR-1384/2010, de 27.04.2010, ainda estava pendente de manifestação por parte do Banco. Todavia, nas justificativas, a UGP informou que: <i>“Em relação ao Relatório de Avaliação Intermediária, houve a não objeção por parte do Banco, mediante CBR-804/11, recebida em 15/03/11, anexa.”</i></p>
4.07 (b)	<b>Condições especiais de execução</b>	<p>A UGP e o DFTRANS disponibilizaram cadastro solicitado pela Nota de Auditoria nº 1/2010 (cadastro da frota de ônibus do Distrito Federal), contendo apenas 2.099 veículos, sendo todos com idade abaixo de 7 anos (ano de fabricação acima de 2004).</p> <p>Todavia, a informação apresentada não é compatível com a quantidade de veículos que efetivamente está prestando serviço de transporte público no DF, conforme dados apresentados pela Operação Dakkar da Polícia Civil do DF (DECAP - Divisão Especial de Repressão aos Crimes Contra a Administração Pública) na empresa de bilhetagem da Empresa Fácil, onde foi constatada a existência de cerca de mil ônibus circulando no DF com idade acima de 7 anos, sem licitação nem autorização legal do órgão gestor.</p> <p>Para esclarecer as divergências, esta Auditoria expediu as Notas de Auditoria nº 8 e 10 à UGP e ao DFTRANS, respectivamente, mas até o encerramento deste Relatório não foram apresentadas as informações solicitadas. Apenas o DFTRANS encaminhou novas informações sem esclarecer as divergências apresentadas pela Auditoria e encaminhou novamente os mesmos dados incompletos apresentados anteriormente.</p> <p>Esta Auditoria também realizou entrevistas com Diretores da área de fiscalização e de vistoria do DFTRANS na tentativa de se obter os dados corretos sobre a frota e coletou dados e documentos que comprovam a existência de 973 ônibus prestando serviço no STPC, mesmo após atingirem a idade limite autorizada pela Resolução nº 4725, do Conselho de Transporte Público do Distrito Federal, de 13 de setembro de 2007, situação em desacordo com a Lei nº 8.666/93 e em desacordo com o compromisso assumido pelo Mutuário na cláusula 4.07 (b) do Contrato de Empréstimo.</p> <p>As informações coletadas permitem afirmar o descumprimento da cláusula, mas não permitem apresentar dado fidedigno da real situação da frota de ônibus do transporte público coletivo do DF, haja vista as divergências sobre quantitativos de veículos circulando, como apresenta-se a seguir:</p> <p>- O Diretor Geral do DFTRANS, em resposta à Nota de Auditoria nº 1, informou</p>



		<p>existir 2.099 ônibus. Na Nota de Auditoria nº10, informou por meio de mensagem eletrônica haver 2.141 ônibus, mas os dados cadastrais disponibilizados não informam sequer o tipo de veículo para efeitos de enquadramento no Resolução nº 4725/CTPDF, nem foi apresentado o relatório a que se refere a cláusula 4.07 (b) do Contrato de Empréstimo, informando a atual situação de renovação da frota de ônibus do DF;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Nos levantamentos de campo realizados pela Auditoria, a área de fiscalização informou existirem cerca de 3.954 ônibus circulando na prestação de serviços do transporte público, incluindo veículos cadastrados no DFTRANS, não cadastrados no DFTRANS mas operando através da bilhetagem da empresa Fácil e outros veículos de empresas concessionárias autuados pela fiscalização, não autorizados a circular pelo DFTRANS, mas de fato operando no transporte público. Outros ainda estão circulando com laudo de vistoria do DFTRANS sem que o veículo esteja cadastrado e autorizado a operar. Do total, 969 seriam ônibus que não atendem as exigências técnicas, haja vista estarem em desacordo com os limites de idade fixados pela Resolução nº 4725/CTPDF. É preciso ressaltar que a circulação desses veículos se deu sem licitação, nem autorização legal, baseado apenas numa reunião da Diretoria do DFTRANS, realizada em 18.12.2007 (9ª Reunião da Diretoria colegiada da Transporte Urbano do Distrito Federal). Segundo informações dos dirigentes do DFTrans, o fato está sendo apurado pela Polícia Civil do DF.</li><li>- Nos levantamentos de campo realizados na área de vistoria, a Auditoria tomou conhecimento que a Gerência de Vistoria havia informado ao então Diretor-Geral do DFTRANS, pelo Memorando nº 004/2011-GVI/DOP, de 9.2.2011, ter constatado a existência de 973 ônibus que deveriam ter sido substituídos por novos, todavia, continuavam circulando e prestando serviço sem autorização, nem licitação. Neste documento, o Chefe interino da Gerência de Vistoria questiona se tais veículos deveriam ser vistoriados e receberem o selo para prestar o serviço de transporte público. A Gerência não obteve resposta até 6.4.2011, mas os veículos continuam circulando até que haja orientação a respeito.</li></ul> <p>No citado documento consta que as empresas concessionárias a seguir estão com idade média da frotas regular com idade superior aos 7 anos previstos na Resolução nº 4725/CTPDF: LOTAXI (média de idade 15,4 anos), Rápido Brasília (8,08 anos), Veneza (10,9 anos), Pioneira (7,12 anos), Planeta (7,01 anos), Viva Brasília (7,8 anos) e Viplan (8,59 anos).</p> <p>Tais dados não incluem a situação dos ônibus chamados de “excepcionais” pelo DFTRANS, que deveriam ter saído de circulação. Quanto aos últimos, a idade média dessa frota em fevereiro de 2011 era: Lotaxi (idade média 18,17 anos), Condor (16,7 anos), Riacho Grande (13,2 anos), Rápido Brasília (13,2 anos), TCB (15 anos), Veneza (15,8 anos), Cidade Brasília (15,5 anos), Pioneira (14,4 anos), Planeta (14,5 anos), Satélite (14,1 anos), Viva Brasília (14,9), São José (18,5). A média geral desses ônibus é de 15,1 anos conforme documentos apresentados pela vistoria do DFTRANS, idade muito superior aos 7 anos previstos na Resolução nº 4725/CTPDF. A relação desses veículos e do Memorando nº 004/2011-GVI/DOP, de 9.2.2011 estão anexados a este Parecer.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Apesar de solicitado ao Diretor Geral do DFTRANS, por meio da Nota de Auditoria nº 10, não foi disponibilizado relatório informando o atual estágio de cumprimento da Cláusula 4.07(b) das Disposições Especiais do Contrato 1957/OC-BR, <b>contendo a evolução da renovação da frota de 2007 a 2011 (até presente data), por tipo de veículo previsto na Resolução nº 4725</b>, do Conselho de Transporte Público Federal, de 13 de setembro de 2007; nem foram informadas quaisquer providências para cumprir a referida cláusula. Desta forma, não há posição oficial da UGP e do DFTRANS sobre o assunto.</li><li>- Em face das divergências de dados existentes no DFTRANS e da ausência do posicionamento do DFTRANS em relação a atual situação de renovação da frota de</li></ul>
--	--	---



		<p>ônibus, não é possível apresentar indicadores consistentes da frota, para efeitos de monitoramento do cumprimento da cláusula contratual 4.07 (b).</p> <p>- Portanto, esta auditoria entende que o Mutuário NÃO cumpriu a presente cláusula, nem apresenta perspectivas de vir a cumpri-la até a data do último desembolso, haja vista o desconhecimento da atual situação. Releva ressaltar ainda que o não cumprimento desta cláusula impede a disponibilização de veículos de transporte público com qualidade e em quantidade adequada para a utilização das obras e serviços de engenharia financiados pelo BID, comprometendo o atingimento dos objetivos do Programa de Transporte Urbano, no sentido de promover a melhoria da mobilidade urbana por meio do transporte público coletivo.</p> <p>Destaca-se ainda o enfraquecimento institucional do Órgão Gestor e Regulador do Transporte Público do DF, demonstrado pela inconsistência dos dados relativos aos veículos que prestam serviço de transporte público urbano, bem como a dificuldade em realizar todas as licitações necessárias à efetiva melhoria do transporte público do Distrito Federal.</p> <p>Apesar de a Auditoria ter sido informada pelo Ofício 63/2011-UGP/ST, de 14.4.2011, que encaminhou cópia do Memorando s/nº -CEL/ST, de 21.12.2010, que o Processo 030.001.744/2006, que trata de licitação de 300 ônibus para a Linha Verde (Concorrência nº 01/2010-ST) está em análise do TCDF; e que o Processo nº 090.000.455/2010, que trata da aquisição de 900 ônibus encontra-se em ajustes finais na Secretaria de Transportes, é preciso destacar que, conforme número de veículos irregulares circulando atualmente, esse quantitativo é insuficiente para regularização da frota de ônibus do transporte público, haja vista que, dos 3.954 ônibus da frota que circula, apenas 450 teriam a concessão legalizada pelas últimas licitações, enquanto as demais obtiveram prorrogações ilegais, conforme Decisão TCDF nº 4899/2006, de 19.9.2006, publicada no DODF de 05.10.2006, págs. 20, cujas determinações à Secretaria de Transportes destacam-se:</p> <p>“j) observadas as determinações das alíneas ‘h’ e ‘i’, precedentes, cujo prazo para a sua efetivação não poderá ultrapassar 24 meses a partir do recebimento desta Decisão pela Jurisdicionada, <b>promova a devida licitação em conformidade com o disposto na Constituição Federal, Lei Orgânica do Distrito Federal e Lei Federal nº 8.987/95, atualizada pela Lei nº 9.648/98, de todas as permissões outorgadas sem licitação, permissões vencidas e as permissões em vigor por prazo indeterminado, inclusive por força da legislação anterior à edição da Lei nº 8.987/95 (art. 42, § 2º);</b></p> <p>II - com fulcro na Súmula 347 do Supremo Tribunal Federal, considerar que o art. 2º "caput", § 1º, incisos I a VI, art. 3º "caput", § 1º e art. 5º, da Lei nº 3.229/03, e o art. 4º "caput" e 5º "caput", do Decreto nº 26.029/05, não guardam conformidade com a Constituição Federal (art. 175), a Lei Orgânica do Distrito Federal (art. 336) e com as Leis nºs 8.987 e 9074/95, de caráter nacional, que tratam do regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos;”</p> <p>As justificativas apresentadas pela UGP não alteraram as conclusões da auditoria, as quais afirmaram que “O assunto está sendo tratado no âmbito da ST. À UGP cabe as providências de informações sobre o andamento do processo, o que foi feito mediante correspondências enviadas aos órgãos competentes (Memo. nº 263/2010 – UGP-ST de 1/12/10; Memo. nº 273/2010 UGP-ST de 10/12/10; Memo. 278/2010 UGP-ST de 15/12/10), e respostas correspondentes, repassadas à Auditoria. As ações necessárias extrapolam a competência gerencial desta UGP.”</p>
--	--	--

**Normas Gerais:**

Artigo	Descrição	Forma de Cumprimento
3.06 (b)	<b>Taxa de Câmbio</b>	A taxa de câmbio utilizada para a conversão do valor das despesas em moeda local para dólares americanos é a estipulada nas Normas Gerais do Contrato de



		<p>Empréstimo, ou seja, o câmbio de compra da data do pagamento, isto é, da Ordem Bancária (OB), e, em se tratando de impostos, da Nota de Liquidação (NL).</p> <p>Como ressalva, problemas relativos aos itens 4.(b) e d.(2) do Relatório de Ressalvas às Demonstrações Financeiras Básicas, a saber:</p> <p>“b.2) (...) divergência na aplicação da taxa de câmbio encontrada na Solicitação Nº 16 do Item 2.1 – NF Nº 89 Consórcio Mendes Júnior/Serveng/CR Almeida– no valor de US\$ 2.945,65 (Recursos do BID). Essa diferença representa comprovação de gastos menor. Entende-se que Saldo do Fundo Rotativo ficará maior no montante antes mencionado(...)”, e</p> <p>“d.2) (...) divergência encontrada no valor de US\$ 2.123,00 referente à taxa de câmbio utilizada na NF nº 97 - Consórcio Mendes Júnior/Serveng/CR Almeida–Solicitação de Desembolso nº 17 (...)”</p> <p>Nas justificativas apresentadas pela UGP foi informado: <i>“Valores ajustados foram apresentados em documentos e notas explicativas das demonstrações financeiras, encaminhadas por meio do Ofício nº 67/2011 – UGP-ST, em 15/04/11. Especificamente, a explicação consta no item 19 das Notas Explicativas. Os acertos serão realizados na próxima Solicitação de Desembolso, Nº 30, conforme orientação do BID (CBR-796/2010, de 04/03/2010).”</i></p> <p>As verificações das correções devidas serão realizadas na próxima auditoria.</p>
6.01	<b>Disposições relativas à execução do Projeto</b>	A equipe de auditoria constatou que todas as alterações nos planos, especificações, cronogramas de execução ou outros documentos que tenham sido aprovados pelo Banco são sempre submetidas previamente ao crivo do mesmo antes de serem implementadas.
6.03	<b>Utilização de Bens</b>	Não houve, até o momento, a aquisição de bens no âmbito do Projeto.
6.04 (b)	<b>Recursos Adicionais de 2009</b>	<p>O Mutuário apresentou em 26.1.2010 os valores referentes à contrapartida local (previsão orçamentária) para o exercício de 2010.</p> <p>O Banco considerou que o documento atendia aos requisitos do Artigo 6.04(b), dando por cumprida a obrigação contratual.</p>
7.01	<b>Controle Interno e Registros</b>	<p>Tanto a UGP quanto as UGLs apresentam estrutura de controle interno razoável para a gestão e implementação do Programa. Entretanto, possuem várias fragilidades, devidamente abordadas no relatório específico de controle interno e demais pareceres emitidos nesta auditoria. Dentre as fragilidades, relacionam-se:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Gestão financeira e orçamentária;</li><li>• Gestão de TI;</li><li>• Gestão dos riscos e dos controles;</li><li>• Acompanhamento, fiscalização e monitoramento de obras e serviços de engenharia;</li><li>• Segregação de funções;</li><li>• Revisão de informações e documentos do Programa.</li></ul> <p>Nas justificativas apresentadas pela UGP foi informado: <i>“As considerações da UGP constam no item específico sobre o relatório de controle interno (Anexo A).”</i> As considerações desta auditoria sobre as diversas fragilidades estão registradas no citado Anexo.</p>
7.03 (iii)	<b>Estados Financeiros do Programa</b>	<p>O Mutuário apresentou, por intermédio do Ofício nº 103/2010 – UGP/ST, datado de 30.04.2010, o Relatório de Auditoria das Demonstrações Financeiras do Programa relativo ao exercício de 2009, auditadas pelo Tribunal de Contas do Distrito Federal.</p> <p>O Banco considerou como cumprido o requisito contratual quanto à apresentação do relatório.</p>
8.01	<b>Compromisso relativos a</b>	Não foi informado à equipe de auditoria qualquer tipo de gravame estabelecido no âmbito do contrato.



	gravames	
8.02	<b>Isenção de impostos (parte final do parágrafo)</b>	De acordo com os documentos denominados “Controle de Desembolso e Aportes Locais” que acompanham cada um dos pedidos de desembolso encaminhados, a auditoria pode afirmar que, até 31.12.2010, não houve a inclusão de impostos nas Solicitações de Desembolso para aporte do Banco; todas as despesas com impostos foram contabilizadas como aporte local, isto é, como contrapartida.

## **ANEXOS AO PAREDER DE ANÁLISE DO CUMPRIMENTO DAS CLÁUSULAS CONTRATUAIS**

I - Memorando nº 004/2011-GVI/DOP, de 9.2.2011, informando a existência de 973 ônibus com idade acima da permitida pela Resolução nº 4725/CTPDF, que continuavam circulando e prestando serviço sem autorização, nem licitação. Informa ainda a idade da frota das empresas de ônibus que prestam serviço ao STPC.

II – Ata da 9ª Reunião da Diretoria Colegiada da Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTRANS.



**I - Memorando nº 004/2011-GVI/DOP, de 9.2.2011, informando a existência de 973 ônibus com idade acima da permitida pela Resolução nº 4725/CTPDF, que continuavam circulando e prestando serviço sem autorização, nem licitação. Informa ainda a idade da frota das empresas de ônibus que prestam serviço ao STPC.**





















II – Ata da 9ª Reunião da Diretoria Colegiada da Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTRANS.







### **III. DOS PROCESSOS DE AQUISIÇÕES E DAS SOLICITAÇÕES DE DESEMBOLSO**



## **Parecer dos Auditores Independentes sobre o Exame Integrado dos Processos de Aquisições e Solicitações de Desembolso Apresentadas ao Banco**

**Ao Coordenador Executivo da Unidade de Gerenciamento do Programa – UGP/PTU**

**Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal**

1. Procedemos à auditoria do Demonstrativo de Recursos Recebidos e Desembolsos Efetuados bem como da Demonstração de Investimentos Acumulados, referentes ao período de 1.1.2010 a 31.12.2010, do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal, assinado entre o Distrito Federal e o Banco Interamericano de Desenvolvimento, executado pela Secretaria de Estado de Transportes, e emitimos nossos relatórios com data de 12.04.2011.

2. Com relação à nossa auditoria, examinamos as Solicitações de Desembolso nºs 11 a 28 e os processos de aquisições de bens, contratação de obras e serviços de consultoria, efetuadas pelo Executor durante o período de 1.1.2010 a 31.12.2010. O exame incluiu a verificação da razoabilidade desses processos e da validade e da elegibilidade das despesas submetidas por meio de justificativas de desembolso do referido período.

3. Realizamos nossa auditoria de acordo com o Manual de Auditoria do Tribunal de Contas do Distrito Federal, o qual adota normas compatíveis com as normas e procedimentos de auditoria governamental, emitidas pela Organização Internacional das Entidades Superiores de Fiscalização – INTOSAI, com as Normas Internacionais de Auditoria e requerimentos específicos do Banco Interamericano de Desenvolvimento. Essas normas requerem que planejemos e executemos a auditoria para que se obtenha uma certeza razoável de que o Executor cumpriu as disposições a Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR.

4. A auditoria realizada incluiu o exame, baseado em provas seletivas da evidência que respalda os processos de seleção e contratação de bens, obras e serviços, os valores e as informações referentes às solicitações de desembolso apresentadas, que fazem parte da demonstração de recursos recebidos e desembolsos efetuados, bem como de investimentos acumulados referentes ao período examinado.

5. Em nossa opinião, os processos de aquisições e contratação de obras, bens e serviços foram realizados em conformidade com as normas aplicáveis, e a documentação comprobatória das despesas efetuadas correspondentes às solicitações de desembolso do período sob exame foram razoavelmente apresentadas e estão representadas por despesas válidas e elegíveis para o Programa, com exceção dos processos abaixo relacionados:



Nº Solicitação de Desembolso	Número e Objeto do Processo	Ressalva
14	112-000934/08 (Proc. Pagamento) - Empresa Extrema Construção Ltda. - Contrato nº 025/2008 - vol. II – NF nº 907, que reajusta a NF nº 906 – fls. 344, 345 e fls. 369 (cálculos)	No item 1.1 – NF nº 53 da Extrema Construção Ltda. – o valor da NF é de R\$18.075,51. No entanto, este valor correspondente a NF nº 55 e não a de nº 53, como foi indicado no detalhamento.
26	90.000069/2010 (Proc. Pagamento) – Logos Engenharia Ltda.	O cálculo do reajuste da NF nº 906 ficou a menor em R\$ 3.759,66, em razão de erro no valor do parâmetro “lo” no cálculo Parcial II. O valor Parcial I está correto. Portanto, a NF nº 907 ficou a menor nesse valor, conforme cálculos a seguir. Boletim de Medição nº 20 - 13º Reajuste Contratual – agosto/10 – anexado demonstrativo de fls. 369. $\text{Parcial II} - R1 = R0 \times (I1 - I0) / I0$ $R0 = 277.970,66$ $I1 = 170,323$ $I0 = 153,066$ $R1 = 31.339,03 \text{ e } 9/30 \text{ desse valor} = \text{reajuste parcial II} = 9.401,71$ Subtraindo R\$ 5.642,05 (valor antes calculado) faltam R\$ 3.759,66;
16	90000068/2010 (Proc. Pagamento) - vol.II - CONS. MENDES JR/SERVENG/CR ALMEIDA	a) Divergência no montante de US\$ 2.945,65 referente à diferença encontrada no Item 2.1 - NF nº 89; b) Houve equívoco no valor utilizado na taxa de câmbio;
17	90000068/2010 (Proc. Pagamento) - vol.III - CONS. MENDES JR/SERVENG/CR ALMEIDA	a) Divergência no montante de US\$ 2.123,00 referente à diferença encontrada no Item 2.1 – NF nº 97. b) Houve equívoco no valor utilizado na taxa de câmbio.
24	90_000067/2010 - vol II - Contrato nº 05/2009 - Concremat Engenharia	a) Divergência no cálculo do reajustamento do contrato junto à Concremat Engenharia cobrada na NF nº40.930, em razão da não aplicação de cálculo pro rata dia para no mês de reajuste;
24	90_000067/2010 - vol II - Contrato nº 06/2009 - Concremat Engenharia	Divergência no cálculo do reajustamento do contrato junto à Concremat Engenharia cobrada na NF nº40.934, em razão da não aplicação de cálculo pro rata dia para no mês de reajuste.
23	90000068/2010 (Proc. Pagamento) - vol.IX - fls. 2072 - CONS. MENDES JR/SERVENG/CR ALMEIDA	Incorreção no atestado de execução de nº 026/2010 – UGP, que se refere à 12ª medição Lt 2 e não a de nº 13 – Lt 2.
29	90-000067/2010 - vol. V - Concremat Engenharia	Erro no Atestado de Execução de Nº 34/2010-UGP - Concremat, de 12/12/2010 (fls. 1080), que indica período de execução com início em 01/11/2010 e término em 30/11/10, enquanto que o correto é o período de execução com início em 01/10/2010 e término em 31/10/10 - NF nº 2657 – fls. 1077 – BM 17 – LT 2.



3, 5, 9	030.000.731/2005 Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (Contrato nº 08/2008-ST)	a) Dispensa irregular de multa por atraso na entrega dos produtos contratados; b) concessão de prorrogação contratual após a vigência do contrato; c) prorrogação sem a celebração de termo aditivo; d) falta de aplicação tempestiva de multa por atraso na entrega dos produtos; e) descumprimento de parecer da PGDF que vedava a possibilidade de prorrogar a vigência contratual; f) não cumprimento da recomendação da auditoria anterior no sentido de encaminhar o processo para análise da legalidade da PGDF.
3, 5, 7, 9	410.003.339/2008 - CONS. MENDES JR/SERVENG/AR ALMEIDA	Adequação viária da DF-085 (EPTG) – lotes 1 e 2 – execução de obras e serviços de engenharia em desacordo com a quantidade e qualidade prevista no projeto e com custos acima do mercado (vide Anexo B relativo à fiscalização de obras), conforme registro no Relatório de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia – Anexo B.
	Contrato nº 05/2009 - Concremat Engenharia	Falhas na supervisão da execução de obras e serviços de engenharia em desacordo com a quantidade e qualidade prevista no projeto e com custos acima do mercado (vide Anexo B relativo à fiscalização de obras)

6. Os processos relacionados apresentaram problemas em algumas de suas etapas, notadamente na fase de execução dos respectivos contratos, o que é explicitado no parágrafo 31.3 do Relatório sobre o Sistema de Controle Interno e em seu Anexo A.

Brasília, 26 de abril de 2011

**Auro Shiguenari Yoshida**  
Auditor de Controle Externo  
Mat. 1317-0

**José Cantieri Marques Vieira**  
Auditor de Controle Externo  
Mat. 381-6

**José Higino de Souza**  
Auditor de Controle Externo  
Mat. 662-9



## **IV. DO SISTEMA DE CONTROLE INTERNO**



## **Relatório dos Auditores sobre o Sistema de Controle Interno**

**Ao Coordenador Executivo da Unidade de Gerenciamento do Programa – UGP/PTU**

**Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU/DF**

1. Procedemos à auditoria da Demonstração de Recursos Recebidos e Desembolsos Efetuados, bem como da Demonstração de Investimentos Acumulados, referentes ao ano encerrado em 31.12.2010, do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal, financiado com recursos provenientes do Banco Interamericano de Desenvolvimento, referente ao Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR, e do aporte local do Governo do Distrito Federal, executado pela Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal, e emitimos nossos relatórios correspondentes aos mesmos, com data de 12.4.2011.

2. Realizamos nossa auditoria de acordo com as normas e procedimentos de auditoria governamental, emitidas pela Organização Internacional das Entidades Superiores de Fiscalização – INTOSAI, e com os requisitos do Banco Interamericano de Desenvolvimento, especificamente estabelecidos no Guia de Relatórios Financeiros e Auditoria. Essas normas requerem que planejemos e executemos a auditoria para obter uma certeza razoável de que as demonstrações financeiras estão isentas de erros significativos.

3. A Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal é responsável por estabelecer e manter um sistema de controle interno do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal. A fim de cumprir essa responsabilidade, foram necessárias opiniões e estimativas da administração para avaliar os benefícios esperados e os custos relativos às políticas e aos procedimentos do sistema de controle interno. Os objetivos de um sistema de controle interno são oferecer à administração uma segurança razoável, embora não absoluta, de que os ativos estão protegidos contra perdas decorrentes de usos ou disposições não autorizados, que as transações sejam realizadas de acordo com as autorizações da administração e os termos do contrato, e que sejam adequadamente registradas para permitir a elaboração da demonstração de recursos recebidos e desembolsos efetuados, bem como a demonstração de investimentos acumulados, em conformidade com a base de contabilidade descrita nas notas explicativas. Devido a limitações inerentes a qualquer sistema de controle interno, podem ocorrer erros ou irregularidades que não sejam detectados. Além disso, as projeções de qualquer avaliação da estrutura de períodos futuros estão sujeitas ao risco de que os procedimentos possam mostrar-se inadequados, devido a mudanças nas condições, ou que a efetividade da elaboração e operação das políticas e dos procedimentos possa se deteriorar.



4. Ao planejar e desenvolver nossa auditoria das demonstrações financeiras do programa, referentes ao ano encerrado em 31.12.2010, chegou-se a um entendimento do sistema de controle interno vigente. No que se refere a esse sistema, foram analisados o desenho das políticas de controle e os procedimentos relevantes, bem como se os mesmos haviam sido implementados, e avaliamos o risco de controle para determinar nossos procedimentos de auditoria com o propósito de emitir uma opinião sobre as demonstrações financeiras do projeto, e não para proporcionar segurança sobre o sistema de controle interno, motivo pelo qual não expressamos nossa opinião nesse sentido.

### **Estrutura Organizacional do Programa**

5. A estrutura organizacional do Programa é composta pelos seguintes elementos:

#### **i. Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal – ST/DF**

6. Órgão Executor do Programa, por intermédio da Unidade de Gerenciamento do Programa – UGP, conforme previsto na cláusula 4.01 do Anexo A do Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR. Essa Secretaria tem a missão de proporcionar mobilidade e acessibilidade aos cidadãos do DF, com segurança, menor custo, menor tempo de percurso e menor impacto ambiental, por meio da gestão integrada dos sistemas viário, de trânsito e de transporte.

7. O Decreto nº 28.271, de 12 de setembro de 2007, regulamentou as competências da ST/DF, atribuindo-lhe a responsabilidade pela coordenação geral e execução do Programa de Transporte Urbano – PTU, com as seguintes competências:

I – controlar e avaliar resultados das ações desenvolvidas no âmbito do Programa, compatibilizando e articulando as ações e os agentes envolvidos na execução do Programa e demais órgãos e entidades públicas e privadas intervenientes ou parceiras;

II – representar o Distrito Federal nas questões relacionadas às ações administrativas, técnicas e financeiras resultantes do Programa, atuando como unidade de interface com o Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID durante a execução do contrato de financiamento, podendo propor alterações desse contrato, tendo em conta o exercício de sua implementação, desde que resguardados seus objetivos gerais;

III – celebrar convênios e contratos e expedir os atos necessários ao desenvolvimento do Programa;

IV – acompanhar, supervisionar e avaliar a execução físico-financeira do Programa;

V – assegurar o cumprimento das diretrizes e das estratégias fixadas para a consecução dos objetivos e metas do Programa;



VI – gerenciar os recursos alocados ao Programa e propor alteração na programação financeira durante a sua execução, de acordo com as prioridades estabelecidas;

VII – elaborar diretamente ou gerenciar a elaboração dos estudos e dos projetos pertinentes ao Programa;

VIII – promover a elaboração e a compatibilização dos Planos Operativos anuais do Programa;

IX – promover, por meio dos órgãos competentes, as licitações necessárias à execução do Programa, de acordo com a legislação pertinente e com as políticas e procedimentos do Banco Interamericano de Desenvolvimento sobre o assunto, ficando as referidas licitações excluídas da centralização de licitações de compras, obras e serviços de que trata o artigo 2º da Lei nº 2.340, de 12 de abril de 1999, alterada pela Lei nº 2.568, de 20 de julho de 2000;

X – efetivar ou solicitar as contratações resultantes das licitações realizadas para consecução dos objetivos do Programa;

XI – gerenciar os contratos, focando no acompanhamento global das intervenções, no controle de qualidade e no monitoramento e avaliação continuada de resultados;

XII – promover e coordenar, em colaboração com os coexecutores, as ações de divulgação do Programa e de interação com a comunidade abrangida, assegurando a manutenção de entendimentos e diálogo permanente com organismos e entidades representativas da sociedade local, estabelecendo parcerias que assegurem a efetividade do Programa;

XIII – efetuar a administração de interfaces e a manutenção de entendimentos com as Unidades Técnicas e demais agentes internos e externos envolvidos;

XIV – produzir e divulgar dados e informações quantitativas e qualitativas sobre o andamento da execução das intervenções, observadas as normas, os procedimentos e os instrumentos de controle e acompanhamento definidos previamente pelo Programa.”

8. Para dar suporte à Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal, no exercício de suas atribuições de Coordenadora Geral do Programa, foi criada Unidade de Gerenciamento do Programa – UGP/PTU.

## **ii. Unidade de Gerenciamento do Programa – UGP/PTU**

9. Esta unidade atua como órgão responsável pela execução do programa, realizando o planejamento, o acompanhamento, o monitoramento e a avaliação das atividades, incluindo o monitoramento ambiental, o acompanhamento dos contratos, a elaboração dos relatórios de progresso, pedidos e processamentos de desembolsos, a contratação, administração e fiscalização dos serviços de gerenciamento e supervisão, bem como de auditorias ambientais do programa, e a guarda da documentação comprobatória dos recursos aplicados. O corpo técnico e



administrativo da UGP/PTU é composto por um Coordenador Geral do Programa (representado pelo Secretário de Estado de Transportes do Distrito Federal), um Coordenador Executivo, um Assessor Jurídico, uma Secretária, uma Técnica Administrativa e um Auxiliar Administrativo.

### **iii. Serviço de Apoio ao Gerenciamento - SAG**

10. A UGP/PTU é auxiliada pela empresa Logos Engenharia S.A, responsável pelo Serviço de Apoio ao gerenciamento do Programa – SAG, desde 5 de janeiro de 2009. A SAG é composta por um Coordenador de contrato, dois engenheiros de planejamento, quatro engenheiros de obras e projetos, dois especialistas ambientais, um especialista em licitações, um especialista em análise de sistemas, um especialista financeiro, um chefe de escritório, uma secretária, dois digitadores, um arquivista e um motorista.

### **iv. Unidades de Gerenciamento Local – UGLs**

11. A estrutura organizacional responsável pelo Programa também é apoiada pelas Unidades de Gerenciamento Local – UGLs, criadas com base na cláusula 4.04 do Anexo A do Contrato de Empréstimo. As Unidades de Gerenciamento Local – UGLs do Programa são:

- Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTRANS, com as atribuições de planejar e executar as atividades relativas ao transporte público urbano coletivo;
- Departamento de Estradas de Rodagem – DER, responsável pelas obras e serviços de engenharia das rodovias;
- Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil – NOVACAP, responsável pela execução de obras e serviços de engenharia.

12. Essas unidades têm as seguintes atribuições comuns:

- a) executar as atividades estabelecidas no Plano de Aquisições, de acordo com as normas legais e técnicas;
- b) projetar, contratar, acompanhar e fiscalizar as obras relativas à melhoria do sistema viário sob sua competência;
- c) criar uma Unidade de Gerenciamento Local - UGL destinada a promover a articulação com a UGP/PTU;
- d) designar servidores para exercerem as atividades da UGL;
- e) elaborar termos de referência correspondentes a obras e serviços vinculados ao Programa;
- f) realizar licitações, adjudicar e contratar a execução de obras e serviços que fizerem parte do Programa, que não envolverem a aplicação de recursos do Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, e que forem assunto de determinação da UGP/PTU;



- g) designar executor para acompanhar a execução dos contratos que celebrar;
- h) permitir que, tanto a ST/DF, como o BID, tenham acesso a informações relativas às atividades decorrentes do Programa;
- i) elaborar e encaminhar à ST/DF, mensalmente, os relatórios físicos do cumprimento das metas do Plano de Aquisições, que deverão conter todas as informações exigidas no Contrato de Empréstimo;
- j) contratar terceiros para elaboração de estudos e projetos, execução e supervisão de obras e serviços e auditoria, em articulação com a ST/DF;
- k) fornecer à ST/DF informações de caráter técnico e científico, necessárias ao andamento do Programa;
- l) cumprir integralmente as obrigações pactuadas no convênio e no Plano de Aquisições do Programa;
- m) encaminhar para pagamento, tempestivamente, os processos de despesas, devidamente liquidadas, referentes aos serviços e aquisições, devidamente atestadas por seus executores;
- n) assegurar a adequada manutenção e conservação dos bens permanentes utilizados na execução do Programa, de acordo com as técnicas universalmente aceitas, responsabilizando-se por eventuais danos;
- o) responsabilizar-se pela fiscalização da comprovação pelas empresas contratadas da regularidade permanente do cumprimento das obrigações de natureza fiscal, trabalhista, previdenciária e junto ao FGTS;
- p) acompanhar a execução de todos os projetos e atividades vinculados a sua área de atuação, para a elaboração de relatórios pertinentes;
- q) fiscalizar o uso e a manutenção dos equipamentos e dos materiais adquiridos pelo Programa colocados a sua disposição;
- r) elaborar e encaminhar os relatórios de acompanhamento dentro dos prazos definidos pela UGP;
- s) preparar e instruir os Termos de Referência para realização de licitações para aquisição de bens e execução de obras e de serviços de consultoria, relacionados com as ações previstas no programa;
- t) atuar como responsável técnico no acompanhamento, recebimento e aprovação dos produtos contratados;
- u) assegurar, nos seus respectivos âmbitos, a observância dos procedimentos, critérios e normas definidas no Contrato de Empréstimo, em particular no que se referir à execução orçamentária e financeira, à instrução dos processos licitatórios e à seleção de consultores;
- v) criar estrutura organizacional especial capaz de promover as licitações necessárias à execução do Programa de acordo com suas respectivas competências;
- w) responsabilizar-se pela aprovação de memória de cálculo completa de todos os itens do orçamento das obras;



x) zelar pela observância de todos os elementos técnicos dos contratos que celebrar, durante a execução dos serviços, em estrita consonância com os projetos aprovados, exceto quando as alterações forem aprovadas pelo BID.

13. A execução financeira e orçamentária do programa, até a entrada em vigência do contrato, em 30/01/2008, ficava a cargo do Departamento de Estradas de Rodagem – DER e da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil – NOVACAP, passando, desde então, a ser centralizada na UGP/PTU.

14. Os registros e elaboração dos demonstrativos contábeis e operacionais do Programa são centralizados na UGP/PTU, para fins de comprovação da aplicação dos recursos ao BID. Os registros também ficam arquivados na contabilidade governamental do Distrito Federal, de forma descentralizada nas unidades setoriais de orçamento e finanças da Secretaria de Transporte, NOVACAP, DFTRANS e DER/DF.

15. Os registros da execução orçamentária dos recursos do BID e da contrapartida do Distrito Federal são controlados e arquivados no Sistema Integrado de Gestão Governamental do Distrito Federal - Siggo e, para efeitos de gerenciamento do Programa, no Sistema de Informações Gerenciais – SIG, operado pelo Serviço de Apoio ao Gerenciamento da UGP/PTU.

16. Os desembolsos de recursos externos para o Programa são providenciados pela UGP/PTU junto ao BID, após receber das UGLs a comprovação da aquisição de bens e serviços previstos no Plano de Aquisições do Programa. Os desembolsos de recursos de contrapartida são transferidos da Secretaria de Fazenda do DF à Secretaria de Transportes.

17. Após cada desembolso do BID na conta corrente do Programa (Conta Especial), a UGP/PTU é comunicada pelo Banco para providenciar, junto à Secretaria de Fazenda, a internalização dos recursos para a conta única do Distrito Federal, onde os recursos ficam disponíveis para aplicação e pagamento aos fornecedores, por intermédio de conta contábil específica do Programa no Sistema Integrado de Gestão Governamental do Distrito Federal.

#### **v. Aquisições e desembolsos**

18. As aquisições e desembolsos devem ser feitas com base no Plano de Aquisições do Programa, tendo as UGLs a responsabilidade de iniciar o processo e preparar os termos de referência para contratação, sob a supervisão e revisão da UGP/PTU, que se encarrega de orientar os trabalhos e submeter à aprovação do BID.

19. As etapas mais importantes do processo de aquisição devem ser submetidas à análise e aprovação do BID, que se manifesta por intermédio da “não objeção”.

#### **Escopo da Avaliação dos Controles Internos**



20. Esta avaliação dos controles internos teve como objetivo identificar, analisar e avaliar o sistema de controle interno da Unidade de Gerenciamento do Programa - UGP, compreendendo a concepção e o funcionamento do referido sistema, e sua relação com os processos operacionais, com o registro das operações, com os processos integrados de aquisições e desembolsos e com o arquivamento da documentação de suporte e a apresentação de informações financeiras. Esta avaliação foi feita de acordo com os critérios definidos pelo "Committee on Sponsoring Organizations (COSO)", os quais incluem: o ambiente de controle; a avaliação de riscos; os sistemas de contabilidade e de informações; as atividades de controle; e as atividades de monitoramento.

21. A avaliação foi feita mediante a aplicação de procedimentos de auditoria, incluindo testes específicos relacionados com os pontos críticos identificados, procurando identificar as causas para possibilitar a apresentação de sugestões e recomendações tendentes a aprimorar os referidos sistemas.

22. A avaliação do sistema de controle interno compreendeu, objetivamente:

- determinar os erros ou irregularidades que poderiam acontecer;
- verificar se o sistema atual de controles detectaria de imediato esses erros ou irregularidades;
- analisar as fraquezas ou faltas de controle, que possibilitam a existência de erros ou irregularidade, a fim de determinar a natureza, data e extensão dos procedimentos de auditoria, com vista a sugestões para o aprimoramento do sistema de controle interno.

23. A revisão do Sistema de Controles Internos do Programa Transporte Urbano do Distrito Federal foi realizada com base nos principais processos relacionados a seguir:

a) Estrutura Organizacional

- Procedimentos administrativos que regem as atividades e responsabilidades da administração financeira do projeto.
- Níveis de autoridade e procedimentos requeridos para o processamento das transações financeiras.
- Níveis de autoridade, descrições de cargo, número e suficiência de habilidades do pessoal que trabalha nas diferentes áreas de execução do projeto.
- Habilidade do executor para manter um quadro de pessoal adequado, em vista das possíveis mudanças na administração.
- Separação de responsabilidades na administração financeira do projeto (atividades de tesouraria, contabilidade e relatórios contábeis).

b) Sistemas de Informações

- Adequação dos sistemas de processamento de dados para produzir informações operacionais, financeiras e contábeis oportunas e confiáveis.



- Capacidade da área de processamento de dados para registrar e manter informações adequadas sobre a documentação comprobatória das solicitações de desembolso.
- Capacidade do sistema financeiro e contábil para verificar, controlar e acompanhar todas as fontes e usos de fundos relacionados ao projeto, incluindo as transações do fundo rotativo relacionado com o financiamento do Banco.
- Capacidade do sistema financeiro e contábil para cumprir os requisitos do Banco, incluindo um plano específico de contas.
- Capacidade do sistema contábil utilizado pelo executor e/ou pelos coexecutores para o registro das transações financeiras, incluindo os procedimentos para a consolidação das informações financeiras em projetos de execução descentralizada.

24. Observamos certos aspectos descritos adiante, relacionados ao sistema de controle interno e sua operação, os quais consideramos condições que merecem ser informadas, em conformidade com as normas internacionais de auditoria. Essas condições incluem assuntos que chamaram nossa atenção no que se refere a deficiências importantes na concepção ou operação do sistema de controle interno, que em nossa opinião poderiam afetar adversamente a capacidade do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal para registrar, processar, resumir e apresentar informações financeiras de forma coerente com as afirmações da administração nas demonstrações de fundos recebidos e de desembolsos efetuados, bem como de investimentos acumulados.

25. Os resultados desta avaliação, relativos às condições significativas sobre o sistema de controle interno para a execução do projeto, bem como os achados de auditoria e a Matriz Analítica de Riscos e Controles, estão relatados a seguir, visando contribuir para um melhor desempenho, acompanhamento e controle do projeto, recomendamos a adoção de providências relativas às ocorrências a seguir discriminadas, com os respectivos comentários/respostas do Mutuário/Ente Executor, a saber:

### **Ressalvas Significativas Sobre o Sistema De Controle Interno**

26. O resultado da avaliação dos procedimentos contábeis que impactaram os demonstrativos está registrado no Parecer dos Auditores sobre os Demonstrativos Financeiros de 2010.

27. O resultado da avaliação do cumprimento das cláusulas contratuais por parte do Mutuário está registrado no Parecer dos Auditores sobre o Cumprimento das Cláusulas Contratuais.

28. O resultado da avaliação dos processos de aquisição e dos pedidos de desembolso está registrado no Parecer dos Auditores Independentes sobre o Exame Integrado dos Processos de Aquisições e Solicitações de Desembolso.



29. O resultado analítico da avaliação do Sistema de Controle Interno da Unidade de Gerenciamento do Programa – UGP/PTU está registrado no Anexo A - Matriz de Revisão Analítica de Riscos e Controles do Programa integrante deste Relatório.

30. O resultado analítico da fiscalização das obras e serviços de engenharia financiados com recursos do Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR está registrado no Anexo B - Relatório de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia integrante deste Relatório.

31. O resultado analítico da avaliação das providências adotadas em relação às pendências dos exercícios anteriores está registrado no Anexo C deste Relatório.

32. A seguir, apresentamos uma síntese das falhas, ressalvas e pendências de exercícios anteriores constatadas pela auditoria, resultantes da aplicação das técnicas e procedimentos de auditoria para avaliação do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal:

### **32.1. Ressalvas às Demonstrações Financeiras**

A UGP havia apresentado os demonstrativos seguindo os normativos existentes até final de 2009, porém, após o recebimento da versão preliminar do relatório de auditoria, optou por apresentar os normativos seguindo as orientações dos novos “Guias de Relatórios Financeiros e Auditoria Externa das Operações Financiadas pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID – versão 2009 “ , razão pela qual foram desconsideradas as ressalvas relativas aos demonstrativos não mais exigidos pelo novo normativo.

Em consequência, a UGP apresentou os Demonstrativos de Fluxo de Caixa (este substitui o “Demonstrativo de Recursos Recebidos e Desembolsos Efetuados”) e de Investimentos Acumulados, seguindo às novas orientações dos, conforme documentos encaminhados por meio do Ofício nº 75/2011 – UGP/ST. Dessa forma, serão apresentados a seguir as ressalvas, justificativas da UGP e a respectiva análise desta auditoria sobre os demonstrativos financeiros de 2010:

#### **32.1.1. Falhas identificadas na documentação original que suporta as transações contábeis e financeiras:**

**a) Incorreção no Atestado de Execução de nº 26/2010 – UGP, que se refere à 12ª medição Lt 2 e não a de nº 13 – Lt 2 do Consórcio Mendes JR/ Serveng/CR Almeida – Processo nº 90.000068/10 – vol.9 – fls. 2072.**

**Justificativa da UGP (Ofício nº 75/2011 – UGP/ST e Anexos):** Falha detectada, correção efetuada e atestado substituído à época (julho/10), conforme Anexo I. Será verificado no processo nº 410.003.339/2008 se consta a versão corrigida e, caso não conste, será providenciada a atualização do documento no referido processo. Atualmente o processo está no Núcleo de Fiscalização de Obras e de Serviços de Engenharia do TCDF.

**Análise da Justificativa:** Quando da verificação dos pagamentos efetuados pela Secretaria de Transporte ao Consórcio Mendes JR/ Serveng/CR Almeida, em



novembro de 2010, foi constatada a versão do Atestado de Execução de nº 26/2010 – UGP com erro tanto no Processo nº 90.000068/10 (processo de pagamento), quanto no Processo nº 410.003.339/2008 (processo com documentação de execução da obra). Conforme justificativa feita pela UGP, a correção ainda não ocorreu. Portanto, deve-se manter tal ressalva para posterior verificação.

**Causa:** Falha na emissão, revisão e supervisão do Atestado de Execução.

**Efeito:** Documento com comprovação errada, podendo gerar pagamento indevido.

**Recomendação:** Emitir novo documento e inserir nos Processos nº 90.000068/10 (processo de pagamento) e nº 410.003.339/2008 (processo com documentação de execução da obra).

**b) Incorreção no Atestado de Execução de nº 34/2010 – UGP - Concremat, de 12.12.10 (fls. 1080), que indica período de execução com início em 01.11.10 e término em 30.11.10, enquanto que o correto é o período de execução com início em 01.10.10 e término em 31.10.10 - Processo Nº 90-000067/2010 – Concremat - vol .V – NF nº 2657 – fls. 1077 – BM 17 – Lt 2.**

**Justificativa da UGP** (Ofício nº 75/2011 – UGP/ST e Anexos): A correção está sendo providenciada pela UGP.

**Análise da Justificativa:** A UGP informou que a correção ainda não ocorreu. Portanto, deve-se manter tal ressalva para posterior verificação.

**Causa:** Falha na emissão, revisão e supervisão do Atestado de Execução.

**Efeito:** Documento com comprovação errada, podendo gerar pagamento indevido.

**Recomendação:** Emitir novo documento e inserir no Processo nº 90.000067/10 (processo de pagamento).

**c) Na Solicitação de Desembolso nº 14 - item 1.1 dos detalhes de pagamentos – NF nº 53 da Extrema Construção Ltda. – o valor da NF é de R\$18.075,51, correspondente a NF nº 55 e não a de nº 53, como foi indicado no detalhamento.**

**Justificativa da UGP** (Ofício nº 75/2011 – UGP/ST e Anexos): O equívoco é decorrente dos lançamentos terem sido feitos pelo “Detalhamento de Previsão de Pagamento” e não pela “Ordem Bancária”, conforme Anexo II. Considerando que não foram enviadas à UGP cópia das referidas ordens bancárias, esta UGP efetuará o cancelamento das referidas notas na próxima Solicitação de Desembolso, Nº 30.

**Análise da Justificativa:** A UGP informou que a correção ainda não ocorreu. Portanto, deve-se manter tal ressalva para posterior verificação.

**Causa:** Falha na emissão, revisão e supervisão dos Detalhes de Pagamentos constantes das Solicitações de Desembolsos.

**Efeito:** Demonstrativo com erro, podendo gerar comprovações de pagamentos indevidos.

**Recomendação:** Emitir novo demonstrativo com Detalhes de Pagamentos, alterando a numeração mencionada e substituir na Solicitação de Desembolso nº 14.



**32.1.2. Inconsistências identificadas no Demonstrativo de Fluxo de Caixa: Diferença no valor de US\$ 2.123,00 referente à utilização de taxa de câmbio equivocada, relativa ao Item 2.1 dos detalhes de pagamentos – NF nº 97 - Consórcio Mendes Júnior/Serveng/Cr Almeida– (Recursos De Aporte Local) da Solicitação de Desembolso nº 17.**

Essa divergência irá refletir na coluna “Período terminado em 2010” - Contrapartida – no montante relativo à Solicitação de Reembolso/Justificativa de Desembolso apresentado ao BID e nas totalizações.

**Justificativa da UGP** (Ofício nº 75/2011 – UGP/ST e Anexos): Valores ajustados foram apresentados em documentos e notas explicativas encaminhadas por meio do Ofício nº 67/2011 – UGP-ST, em 15/04/11, Anexo III. Especificamente, a explicação consta no item 19 das Notas Explicativas. Os acertos serão realizados na próxima Solicitação de Desembolso, Nº 30, seguindo orientação do BID (CBR-796/2010, de 04/03/2010), conforme já havia sido informado por mensagem de correio eletrônico em 31/03/11.

**Análise da Justificativa:** A UGP informou que a correção ocorrerá na próxima Solicitação de Desembolso Nº 30, seguindo orientação do BID (CBR-796/2010, de 04/03/2010). Portanto, deve-se manter tal ressalva para posterior verificação.

**Causa:** Falha na emissão, revisão e supervisão dos Detalhes de Pagamentos constantes das Solicitações de Desembolsos.

**Efeito:** Demonstrativo com erro, podendo gerar comprovações de pagamentos indevidos.

**Recomendação:** A UGP deverá proceder à correção na próxima Solicitação de Desembolso Nº 30, conforme orientação do BID (CBR-796/2010, de 04/03/2010).

**32.1.3. Inconsistências identificadas no Demonstrativo de Fluxo de Caixa: Divergência no cálculo do reajustamento do contrato junto à Concremat Engenharia cobrada na NF nº 40.934, em razão da não aplicação de cálculo *pro rata* dia para o mês de reajuste. Proc nº 90\_000067/2010 - vol II - Contrato nº 06/2009 – Lote 2 - Concremat Engenharia – Solicitação de Desembolso nº 24.**

Essa divergência irá refletir na coluna “Período terminado em 2010” - Contrapartida – no montante relativo à Solicitação de Reembolso/Justificativa de Desembolso apresentado ao BID e nas totalizações.

**Justificativa da UGP** (Ofício nº 75/2011 – UGP/ST e Anexos): O valor apurado de R\$ 1.545,83, relativo ao primeiro reajuste do referido contrato, referente ao mês de abril/10, será corrigido na próxima medição - referente ao mês de março/11, conforme já havia sido informado por mensagem de correio eletrônico em 31/03/11.

**Análise da Justificativa:** A UGP informou que a correção ocorrerá na próxima medição - referente ao mês de março/11. Portanto, deve-se manter tal ressalva para posterior verificação.



**Causa:** Falha na revisão e supervisão dos cálculos apresentados pelas Empresas contratadas, quando da apresentação dos documentos comprobatórios dos serviços/obras prestados para efeito de Pagamentos da Nota Fiscal correspondente.

**Efeito:** Demonstrativo com erro, podendo gerar pagamentos indevidos.

**Recomendação:** A UGP deverá proceder à correção na próxima medição - referente ao mês de março/11, conforme já se manifestou.

**32.1.4. Inconsistências identificadas no Demonstrativo de Fluxo de Caixa: Divergência no montante de US\$ 2.945,65 referente a equívoco no valor da taxa de câmbio utilizada para conversão em dólares do montante da NF nº 89 – Consórcio Mendes Júnior/Serveng/CR Almeida (Solicitação de Desembolso nº 16), que resultará na diminuição dos recursos aplicados pelo BID.**

Essa divergência irá refletir na coluna “Período terminado em 2010” - Contrapartida – no montante relativo à Solicitação de Reembolso/Justificativa de Desembolso apresentado ao BID e nas totalizações.

**Justificativa da UGP** (Ofício nº 75/2011 – UGP/ST e Anexos): Valores ajustados foram apresentados em documentos e notas explicativas encaminhadas por meio do Ofício nº 67/2011 – UGP-ST, em 15/04/11, Anexo III. Especificamente, a explicação consta no item 19 das Notas Explicativas. Os acertos serão realizados na próxima Solicitação de Desembolso, Nº 30, seguindo orientação do BID (CBR-796/2010, de 04/03/2010), conforme já havia sido informado por mensagem de correio eletrônico em 31/03/11.

**Análise da Justificativa:** A UGP informou que a correção ocorrerá na próxima Solicitação de Desembolso Nº 30, seguindo orientação do BID (CBR-796/2010, de 04/03/2010). Portanto, deve-se manter tal ressalva para posterior verificação.

**Causa:** Falha na emissão, revisão e supervisão dos Detalhes de Pagamentos constantes das Solicitações de Desembolsos.

**Efeito:** Demonstrativo com erro, podendo gerar comprovações de pagamentos indevidos.

**Recomendação:** A UGP deverá proceder à correção na próxima Solicitação de Desembolso Nº 30, conforme orientação do BID (CBR-796/2010, de 04/03/2010).

**32.1.5. Inconsistências identificadas no Demonstrativo de Investimentos Acumulados: Os valores dos recursos do BID na coluna de “Movimento no Exercício 2010” apresenta divergência no item “2.1- Melhoria e integração do Transporte Público” no montante de US\$ 2.945,65. Este valor refere-se à NF nº 89 – Consórcio Mendes Júnior/Serveng/CR Almeida (Solicitação de Desembolso nº 16), a qual apresentou equívoco no valor da taxa de câmbio utilizada para conversão em dólares.**

O valor apresentado deverá ser diminuído nos recursos do BID.

**Justificativa da UGP** (Ofício nº 75/2011 – UGP/ST e Anexos): Valores ajustados foram apresentados em documentos e notas explicativas encaminhadas por meio do Ofício nº 67/2011 – UGP-ST, em 15/04/11(Anexo III). Especificamente, a explicação



consta no item 19 das Notas Explicativas. Os acertos serão realizados na próxima Solicitação de Desembolso, Nº 30, seguindo orientação do BID (CBR-796/2010, de 04/03/2010), conforme já havia sido informado por mensagem de correio eletrônico em 31/03/11.

**Análise da Justificativa:** A UGP informou que os acertos ocorrerão na próxima Solicitação de Desembolso Nº 30, seguindo orientação do BID (CBR-796/2010, de 04/03/2010). Portanto, deve-se manter tal ressalva para posterior verificação.

**Causa:** Falha na emissão, revisão e supervisão dos Detalhes de Pagamentos constantes das Solicitações de Desembolsos.

**Efeito:** Demonstrativo com erro, podendo gerar comprovações de pagamentos indevidos.

**Recomendação:** A UGP deverá proceder à correção na próxima Solicitação de Desembolso Nº 30, conforme orientação do BID (CBR-796/2010, de 04/03/2010).

**32.1.6. Inconsistências identificadas no Demonstrativo de Investimentos Acumulados:** Os valores dos recursos referentes ao Aporte Local (Governo) na coluna de “Movimento no Exercício 2010” apresentam divergências no “Item 2.1- Melhoria e Integração do Transporte Público” o somatório dos valores indicados nas Solicitações de Desembolso de nº 12 a nº 28 apresenta divergência no valor de US\$ 2.123,00 referente à equívoco na utilização da taxa de câmbio da NF nº 97 - Consórcio Mendes Júnior/Serveng/CR Almeida-Solicitação de Desembolso nº 17.

Os valores dos recursos referentes ao BID e Aporte Local (Governo) nas colunas de “Acumulado do Exercício 2010” também serão afetados por essa falha.

**Justificativa da UGP** (Ofício nº 75/2011 – UGP/ST e Anexos): Valores ajustados foram apresentados em documentos e notas explicativas encaminhadas por meio do Ofício nº 67/2011 – UGP-ST, em 15/04/11(Anexo III). Especificamente, a explicação consta no item 19 das Notas Explicativas. Os acertos serão realizados na próxima Solicitação de Desembolso, Nº 30, seguindo orientação do BID (CBR-796/2010, de 04/03/2010), conforme já havia sido informado por mensagem de correio eletrônico em 31/03/11.

**Análise da Justificativa:** A UGP informou que os acertos ocorrerão na próxima Solicitação de Desembolso Nº 30, seguindo orientação do BID (CBR-796/2010, de 04/03/2010). Portanto, deve-se manter tal ressalva para posterior verificação.

**Causa:** Falha na emissão, revisão e supervisão dos Detalhes de Pagamentos constantes das Solicitações de Desembolsos.

**Efeito:** Demonstrativo com erro, podendo gerar comprovações de pagamentos indevidos.

**Recomendação:** A UGP deverá proceder à correção na próxima Solicitação de Desembolso Nº 30, conforme orientação do BID (CBR-796/2010, de 04/03/2010).

**32.1.7. Inconsistências identificadas no Demonstrativo de Investimentos Acumulados:** Divergência no cálculo do reajustamento do contrato junto à



**Concremat Engenharia cobrada na NF nº 40.930, em razão da não aplicação de cálculo *pro rata* dia para no mês de reajuste. Proc nº 90\_000067/2010 - vol II - Contrato nº 05/2009 – Lote 1 - Concremat Engenharia – Solicitação de Desembolso nº 24. Essa divergência irá refletir nas colunas dos recursos referentes ao BID e Aporte Local (Governo) relativas a “ Movimento do Exercício 2010” e “Acumulado do Exercício 2010”, e ainda na coluna “Período terminado em 2010” – Contrapartida – no montante relativo à Solicitação de Reembolso/Justificativa de Desembolso apresentado ao BID e nas totalizações.**

**Justificativa da UGP** (Ofício nº 75/2011 – UGP/ST e Anexos): O valor apurado de R\$ 1.919,13, relativo ao primeiro reajuste do referido contrato, referente ao mês de abril/10, será corrigido na próxima medição - referente ao mês de março/11, conforme já havia sido informado por mensagem de correio eletrônico em 31/03/11.

**Análise da Justificativa:** A UGP informou que a correção ocorrerá na próxima medição - referente ao mês de março/11. Portanto, deve-se manter tal ressalva para posterior verificação.

**Causa:** Falha na revisão e supervisão dos cálculos apresentados pelas Empresas contratadas, quando da apresentação dos documentos comprobatórios dos serviços/obras prestados para efeito de Pagamentos da Nota Fiscal correspondente.

**Efeito:** Demonstrativo com erro, podendo gerar pagamentos indevidos.

**Recomendação:** A UGP deverá proceder à correção na próxima medição - referente ao mês de março/11, conforme já se manifestou.

**32.1.8. Inconsistências identificadas no Demonstrativo de Investimentos Acumulados: Divergência no cálculo do reajustamento do contrato junto à Concremat Engenharia cobrada na NF nº 40.934, em razão da não aplicação de cálculo *pro rata* dia para no mês de reajuste. Proc nº 90\_000067/2010 - vol II - Contrato nº 06/2009 – Lote 2 - Concremat Engenharia – Solicitação de Desembolso nº 24.**

Essa divergência irá refletir nas colunas dos recursos referentes ao BID e Aporte Local (Governo) relativas a “ Movimento do Exercício 2010” e “Acumulado do Exercício 2010”.

**Justificativa da UGP** (Ofício nº 75/2011 – UGP/ST e Anexos): O valor apurado de R\$ 1.545,83, relativo ao primeiro reajuste do referido contrato, referente ao mês de abril/10, será corrigido na próxima medição - referente ao mês de março/11, conforme já havia sido informado por mensagem de correio eletrônico em 31/03/11.

**Análise da Justificativa:** A UGP informou que a correção ocorrerá na próxima medição - referente ao mês de março/11. Portanto, deve-se manter tal ressalva para posterior verificação.

**Causa:** Falha na revisão e supervisão dos cálculos apresentados pelas Empresas contratadas, quando da apresentação dos documentos comprobatórios dos serviços/obras prestados para efeito de Pagamentos da Nota Fiscal correspondente.

**Efeito:** Demonstrativo com erro, podendo gerar pagamentos indevidos.



**Recomendação:** A UGP deverá proceder à correção na próxima medição - referente ao mês de março/11, conforme já se manifestou.

## **32.2. Ressalvas ao Cumprimento das Cláusulas Contratuais**

Como ressalva relevante na avaliação do cumprimento das cláusulas contratuais, destaca-se:

### **32.2.1. “Descumprimento da cláusula 4.07 (b) das Condições Especiais de Execução, relativo à não renovação da frota de ônibus do Distrito Federal, nos termos da Resolução nº 4725, do Conselho de Transporte Público do Distrito Federal, de 13 de setembro de 2007. O assunto se encontra registrado na Análise do Cumprimento das Cláusulas Contratuais.**

A UGP e o DFTRANS disponibilizaram cadastro solicitado pela Nota de Auditoria nº 1/2010 (cadastro da frota de ônibus do Distrito Federal), contendo apenas 2.099 veículos, sendo todos com idade abaixo de 7 anos (ano de fabricação acima de 2004).

Todavia, a informação apresentada não era compatível com a quantidade de veículos que efetivamente está prestando serviço de transporte público no DF, conforme dados apresentados pela Operação Dakkar da Polícia Civil do DF (DECAP - Divisão Especial de Repressão aos Crimes Contra a Administração Pública) na empresa de bilhetagem da Empresa Fácil, onde foi constatada a existência de cerca de mil ônibus circulando no DF com idade acima de 7 anos, sem licitação nem autorização legal do órgão gestor.

Para esclarecer as divergências, esta Auditoria expediu as Notas de Auditoria nº 8 e 10 à UGP e ao DFTRANS, respectivamente, mas até o encerramento deste Relatório não foram apresentadas as informações solicitadas. Apenas o DFTRANS encaminhou novas informações sem esclarecer as divergências apresentadas pela Auditoria, e encaminhou novamente os mesmos dados incompletos apresentados anteriormente.

Esta Auditoria também realizou entrevistas com Diretores da área de fiscalização e de vistoria do DFTRANS na tentativa de se obter os dados corretos sobre a frota, e coletou dados e documentos que comprovam a existência de 973 ônibus prestando serviço no STPC, mesmo após atingirem a idade limite autorizada pela Resolução nº 4725, do Conselho de Transporte Público do Distrito Federal, de 13 de setembro de 2007, situação em desacordo com a Lei nº 8.666/93 e em desacordo com o compromisso assumido pelo Mutuário na cláusula 4.07 (b) do Contrato de Empréstimo.

As informações coletadas permitem afirmar o descumprimento da cláusula, mas não permitem apresentar dado fidedigno da real situação da frota de ônibus do transporte público coletivo do DF, haja vista as divergências sobre quantitativos de veículos circulando, como se apresenta a seguir.

O Diretor Geral do DFTRANS, em resposta à Nota de Auditoria nº 1, informou existir 2.099 ônibus. Na Nota de Auditoria nº 10, informou por email haver 2.141 ônibus, mas os dados cadastrais disponibilizados não informam sequer o tipo de veículo



para efeitos de enquadramento no Resolução nº 4725/CTPDF, nem foi apresentado o relatório a que se refere a cláusula 4.07 (b) do Contrato de Empréstimo, informando a atual situação de renovação da frota de ônibus do DF;

Nos levantamentos de campo realizados pela Auditoria, a área de fiscalização informou existirem cerca de 3.954 ônibus circulando na prestação de serviços do transporte público, incluindo veículos cadastrados no DFTRANS, não cadastrados no DFTRANS mas operando através da bilhetagem da empresa Fácil e outros veículos de empresas concessionárias autuados pela fiscalização, não autorizados a circular pelo DFTRANS, mas de fato operando no transporte público. Outros ainda estão circulando com laudo de vistoria do DFTRANS sem que o veículo esteja cadastrado e autorizado a operar. Do total, 969 seriam ônibus que não atendem as exigências técnicas mínimas de qualidade e segurança aos usuários, haja vista estarem em desacordo com os limites de idade fixados pela Resolução nº 4725/CTPDF. É preciso ressaltar que esse funcionamento precário teria se dado sem licitação, nem autorização legal, baseado apenas numa reunião da Diretoria do DFTRANS, realizada em 18.12.2007 (9ª Reunião da Diretoria colegiada da Transporte Urbano do Distrito Federal), o que estaria sendo apurado pela Polícia Civil do DF.

Nos levantamentos de campo realizados na área de vistoria, a Auditoria tomou conhecimento que a Gerência de Vistoria havia informado ao então Diretor-Geral do DFTRANS, pelo Memorando nº 004/2011-GVI/DOP, de 9.2.2011, ter constatado a existência de 973 ônibus que deveriam ter sido substituídos por novos, todavia, continuavam circulando e prestando serviço sem autorização, nem licitação. Neste documento, o Chefe interino da Gerência de Vistoria questiona se tais veículos deveriam ser vistoriados e receberem o selo para prestar o serviço de transporte público. A Gerência não obteve resposta até a presente data, mas os veículos continuam circulando até que haja orientação a respeito.

No citado documento consta que as empresas que as empresas concessionárias a seguir estão com idade média da frotas regular com idade superior aos 7 anos previstos na Resolução nº 4725/CTPDF: LOTAXI (média de idade 15,4 anos), Rápido Brasília (8,08 anos), Veneza (10,9 anos), Pioneira (7,12 anos), Planeta (7,01 anos), Viva Brasília (7,8 anos) e Viplan (8,59 anos).

Tais dados não incluem a situação dos ônibus chamados de “excepcionais” pelo DFTRANS, que deveriam ter saído de circulação. Quanto a esses a situação é muito pior, pois a idade média dessa frota em fevereiro de 2011 era: Lotaxi (idade média 18,17 anos), Condor (16,7 anos), Riacho Grande (13,2 anos), Rápido Brasília (13,2 anos), TCB (15 anos), Veneza (15,8 anos), Cidade Brasília (15,5 anos), Pioneira (14,4 anos), Planeta (14,5 anos), Satélite (14,1 anos), Viva Brasília (14,9), São José (18,5). A média geral desses ônibus velhos é de 15,1 anos conforme documentos apresentados pela vistoria do DFTRANS, idade muito superior aos 7 anos previstos na Resolução nº 4725/CTPDF. A relação desses veículos e do Memorando nº 004/2011-GVI/DOP, de 9.2.2011 estão anexados a este Parecer.

Apesar de solicitado ao Diretor Geral do DFTRANS, por meio da Nota de Auditoria nº 10, não foi disponibilizado relatório informando o atual estágio de cumprimento da Cláusula 4.07(b) das Disposições Especiais do Contrato 1957/OC-BR, contendo a evolução da renovação da frota de 2007 a 2011 (até presente data), por tipo de



veículo previsto na Resolução nº 4725, do Conselho de Transporte Público Federal, de 13 de setembro de 2007; nem foram informadas quaisquer providências para cumprir a referida cláusula. Desta forma, não há posição oficial da UGP e do DFTRANS sobre o assunto.

Em face das divergências de dados existentes no DFTRANS e a ausência do posicionamento do DFTRANS em relação a atual situação de renovação da frota de ônibus, não é possível apresentar indicadores consistentes da frota, para efeitos de monitoramento do cumprimento da cláusula contratual 4.07 (b).

Portanto, esta auditoria entende que o Mutuário NÃO cumpriu a presente cláusula, nem apresenta perspectivas de vir a cumpri-la até a data do último desembolso, haja vista o desconhecimento da atual situação.

Apesar da Auditoria ter sido informada pelo Ofício 63/2011-UGP/ST, de 14.4.2011, que encaminhou cópia do Memorando s/nº -CEL/ST, de 21.12.2010, que o Processo 030.001.744/2006, que trata de licitação de 300 ônibus para a Linha Verde (Concorrência nº 01/2010-ST) está em análise do TCDF; e que o Processo nº 090.000.455/2010, que trata da aquisição de 900 ônibus encontra-se em ajustes finais na Secretaria de Transportes, é preciso destacar que, conforme número de veículos irregulares circulando atualmente, esse quantitativo é insuficiente para regularização da frota de ônibus do transporte público, haja vista que, dos 3.954 ônibus da frota que circula, apenas 450 teriam a concessão legalizada pelas últimas licitações, enquanto as demais obtiveram prorrogações ilegais, conforme Decisão TCDF nº 4899/2006, de 19.9.2006, publicada no DODF de 05.10.2006, págs. 20, cujas determinações à Secretaria de Transportes destacam-se:

*“j) observadas as determinações das alíneas ‘h’ e ‘i’, precedentes, cujo prazo para a sua efetivação não poderá ultrapassar 24 meses a partir do recebimento desta Decisão pela Jurisdicionada, **promova a devida licitação em conformidade com o disposto na Constituição Federal, Lei Orgânica do Distrito Federal e Lei Federal nº 8.987/95, atualizada pela Lei nº 9.648/98, de todas as permissões outorgadas sem licitação, permissões vencidas e as permissões em vigor por prazo indeterminado, inclusive por força da legislação anterior à edição da Lei n.º 8.987/95 (art. 42, § 2º);***

*II - com fulcro na Súmula 347 do Supremo Tribunal Federal, considerar que o art. 2º “caput”, § 1º, incisos I a VI, art. 3º “caput”, § 1º e art. 5º, da Lei nº 3.229/03, e o art. 4º “caput” e 5º “caput”, do Decreto n.º 26.029/05, não guardam conformidade com a Constituição Federal (art. 175), a Lei Orgânica do Distrito Federal (art. 336) e com as Leis nºs 8.987 e 9074/95, de caráter nacional, que tratam do regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos;”*

**Justificativa da UGP:** “O assunto está sendo tratado no âmbito da ST. À UGP cabe as providências de informações sobre o andamento do processo, o que foi feito mediante correspondências enviadas aos órgãos competentes (Memo. nº 263/2010 – UGP-ST de 1/12/10; Memo. nº 273/2010 UGP-ST de 10/12/10; Memo. 278/2010



UGP-ST de 15/12/10), e respostas correspondentes, repassadas à Auditoria. As ações necessárias extrapolam a competência gerencial desta UGP.”

**Análise das justificativas:** As justificativas apresentadas pela UGP não alteraram as conclusões da auditoria, haja vista confirmar as dificuldades da própria unidade para receber informações a respeito da renovação da frota de ônibus.

**Causa:** O enfraquecimento institucional do Órgão Gestor e Regulador do Transporte Público do DF, demonstrado pela inconsistência dos dados relativos a os veículos que prestam serviço de transporte público urbano, bem como a dificuldade em realizar todas as licitações necessárias à efetiva melhoria do transporte público do Distrito Federal.

**Efeito:** O não cumprimento desta cláusula, impede a disponibilização de veículos de transporte público com qualidade e em quantidade adequada para a utilização das obras e serviços de engenharia financiados pelo BID, comprometendo o atingimento dos objetivos do Programa de Transporte Urbano, no sentido de promover e melhorar a mobilidade urbana por meio do transporte público coletivo.

**Recomendação:** Adotar providências urgentes para identificação e controle de todos os veículos que atuam no STPC e realizar as licitações determinadas pelo TCDF para renovação da frota e legalização das concessões atualmente vencidas e/ou em situação de ilegalidade, de forma a dar cumprimento à cláusula 4.07 (b) do Contrato de Empréstimo BID nº 1957/OC-BR.

### **32.3. Ressalvas ao Exame Integrado dos Processos de Aquisições e Solicitações de Desembolso**

As ressalvas aos processo de aquisições estão registradas no Anexo B, relativos à fiscalização de obras e serviços de engenharia, bem como no Parecer sobre o Exame Integrado dos Processos de Aquisições e Solicitações de Desembolso e também no Parecer sobre as Demonstrações Financeiras do Programa.

As justificativas da UGP e a análise desta auditoria foram inseridos nesses citados documentos.

### **32.4. Avaliação do Sistema de Controle Interno (Anexo A)**

A avaliação do Sistema de Controle Interno do Programa bem como a análise das providências adotadas em relação às pendências do exercício anterior relativas ao Anexo A - Matriz de Revisão Analítica de Riscos e Controles do Programa estão registradas no respectivo anexo deste Relatório.

### **32.5. Ressalvas Significativas encontradas pela auditoria das obras e serviços de engenharia do Programa (Anexo B)**

32.5.1. Para avaliar as obras e serviços financiados com recursos do Programa, foi solicitado ao Núcleo de Fiscalização de Obras e Serviços de



Engenharia do Tribunal de Contas do Distrito Federal a realização de fiscalização com o objetivo de verificar se as obras financiadas com recursos do Contrato nº 1957/OC-BR estão sendo executadas a um custo razoável e de acordo com os planos e as especificações técnicas aprovadas.

32.5.2. O resultado analítico desta auditoria está registrado no Anexo B – Relatório de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia, contendo o registro integral das fiscalizações efetuadas, destacando-se as principais falhas e irregularidades detectadas:

32.5.3. Como resultados da Fiscalização de Obras e Serviços da Adequação Viária da EPTG, tendo como base a seguinte Questão de Auditoria: “As obras financiadas com recursos do Contrato nº 1957/OC-BR, em execução ou iniciadas em 2010 ou iniciadas nesse ano, apresentam preços compatíveis com os de mercado e quantitativos medidos adequados aos efetivamente realizados?”, encontraram-se os achados a seguir:

I. Utilização desnecessária de rachão para suporte de aterro em áreas sem solo mole;

II. Inexistência de estudo que comprove que a solução de aplicação de rachão nas áreas com presença de solo mole é a de melhor custo/benefício;

III. Transporte de material de fontes/jazidas antieconômicas, desconsiderando o trecho ao longo da rodovia onde houve a descarga, além de previsão de DMT's maiores que as necessárias para o transporte dos materiais;

IV. Serviços executados sem a aplicação de insumos previstos em projeto e na composição de custo unitário;

V. Serviços medidos em quantitativos maiores que os estabelecidos no Projeto Executivo e/ou por inspeção na obra;

VI. Serviços medidos em quantitativos maiores que os estabelecidos por norma pertinente;

VII. Serviços de terraplenagem muito superiores aos estabelecidos em projeto;

VIII. Serviços executados com grande possibilidade de se tornarem inúteis;

IX. Preços dos serviços acrescidos nos aditivos acima dos preços de mercado.

32.5.4. Outra Questão de Auditoria buscou responder o seguinte: “As obras financiadas com recursos do Contrato nº 1957/OC-BR, em execução ou iniciadas em 2010, atendem aos planos e especificações aprovados e aos requisitos de qualidade esperados? (Questão 5.1 da Matriz de Planejamento). Como resultado encontraram-se os achados a diante:

I. Existência de diversos tipos de defeitos na superfície dos pavimentos flexível/asfáltico e rígido/concreto;

II. Existência de erro de concordância longitudinal na estrutura da via;



- III. Inexistência de juntas de dilatação longitudinais e respectivas barras de ligação entre o pavimento rígido da via exclusiva para ônibus e as respectivas baias;
- IV. Falhas na selagem das juntas de dilatação transversais (entre as placas de concreto sucessivas) do pavimento rígido;
- V. Insuficiência e inexistência de sistema de drenagem de águas pluviais em alguns trechos das vias;
- VI. Sinalização horizontal insuficiente e com baixa qualidade de execução e sinalização vertical insuficiente;
- VII. Paradas de ônibus e estações de transferência inacabadas;
- VIII. Identificação de escorregamento de aterros e erosão de taludes;
- IX. Estreitamento nas vias expressas norte e sul nos viadutos da RFFSA, Vicente Pires e Guará.

### **32.6. Situação da Implementação de Recomendações e Saneamento de Pendências de Exercícios anteriores (Anexo C)**

32.6.1. A análise das providências em relação às pendências do exercício anterior estão registradas no Anexo C deste Relatório.

32.6.2. A análise das providências adotadas em relação às pendências do exercício anterior relativas ao Anexo A - Matriz de Revisão Analítica de Riscos e Controles do Programa e Anexo B - Relatório de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia estão registradas nos respectivos anexos deste Relatório.



## **Avaliação do cumprimento dos objetivos do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal até o encerramento do exercício**

34. O Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU/DF tem como objetivo final melhorar as condições de mobilidade e acessibilidade da população do Distrito Federal, principalmente aquela de menores recursos, aumentando a integração entre os núcleos urbanos locais.

35. As ações do Programa focam a implantação de uma nova operação do sistema de transporte público coletivo, fundamentada na integração entre itinerários ônibus/ônibus e ônibus/metrô. Dentre essas ações previstas pelo Programa, estão:

- a) Criar vias exclusivas para ônibus e melhorar o acesso dos usuários nos veículos, nas paradas e nos terminais;
- b) Construir ou reformar pontos de parada e terminais de ônibus;
- c) Melhorar as ações do Governo com relação aos transportes, como a fiscalização dos serviços e o atendimento aos usuários, mediante o fortalecimento institucional da Secretaria de Transportes e da DFTRANS;
- d) Melhorar a segurança de trânsito para os pedestres, os ciclistas e os veículos;
- e) Implementar o sistema de bilhetagem automática;
- f) Implantar a Câmara de Compensação de Receitas e Créditos.

36. Quanto ao atual estágio de cumprimento desses objetivos específicos constatou-se que:

### **I - Criação de vias exclusivas para ônibus e melhorar o acesso dos usuários nos veículos, nas paradas e nos terminais**

37. As obras estão parcialmente concluídas, com avançado estágio de execução das obras físicas, principalmente na Linha Verde: EPTG – Adequação viária – Implantação de corredores exclusivos para ônibus, marginais e complementos de viadutos; construção de 4 viadutos; encabeçamento dos 4 viadutos.

38. Na EPTG, as obras estão em fase final de execução, incluindo serviços de terraplanagem, pavimentação asfáltica e obras de arte correntes e especiais, em todo o trecho, tanto nas marginais como nas vias expressas. Também estão em fase final de execução o pavimento rígido (faixas exclusivas de ônibus) e baias de ônibus junto às estações troncais.

39. Foram concluídas as obras de arte especiais (estruturas) relativas aos viadutos EPIA, SIA, Guará, EPVL 1, EPVL 2 e EPVL 3, Águas Claras e pontos das vias marginais sobre o Córrego Vicente Pires. As fundações e estruturas de concreto metálicas para as passarelas sobre a EPTG foram concluídas. A travessia subterrânea sob a EPTG, na altura do Setor Habitacional Lúcio Costa, também está concluída. No trecho entre o viaduto sobre a EPCT em Taguatinga e a linha férrea, estão em fase final de acabamentos as passarelas metálicas e as estações troncais e paradas de ônibus.



40. Contudo, para atingimento do objetivo ainda faltam obras a serem contratadas: a) Obras de infraestrutura necessárias para priorizar a operação do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC/DF), principalmente no eixo leste-oeste (Ceilândia – Taguatinga – Plano Piloto) e as obras de infraestrutura complementares necessárias (terminais de ônibus e uma estação de integração com o Metrô, paradas e vias secundárias para o trânsito local); b) Obras necessárias para garantir um nível adequado de funcionamento e de segurança viária, que incluem passarelas e passagens subterrâneas para pedestres; rampas para pessoas com deficiências físicas em cruzamentos, calçadas e passarelas; sinalização viária; cerca de 70 km de ciclovias; e obras menores de correção geométrica e tratamento de pontos críticos da rede viária

41. Entretanto, as vias exclusivas construídas não estão sendo utilizadas pelos ônibus, e sim por particulares, devido à necessidade dessas obras complementares, bem como a ausência de normatização e implementação das vias exclusivas e, principalmente à falta de licitação da frota necessária para operar no trecho construído;

42. Desta forma, no atual estágio de implementação, ainda não houve melhoria no acesso dos usuários ao sistema de transporte público coletivo, apesar de ter beneficiado a circulação do transporte particular.

## **II - Construir ou reformar pontos de parada e terminais de ônibus**

43. As construções e reformas dos terminais de ônibus de Brazlândia, Riacho Fundo I e São Sebastião foram concluídas em janeiro de 2008. Contudo, os demais terminais de ônibus de Santa Maria 401, Santa Maria 119, Ceilândia – Setor O, Gama, Ceilândia – QNR, Sobradinho II, Riacho Fundo II, Samambaia Sul e Norte, Taguatinga M Norte, Recanto das Emas I e II, Setor P Sul – Ceilândia, Taguatinga Sul, Guará I, Guará II, Núcleo Bandeirantes, Paranoá, Planaltina, Cruzeiro Novo, Plano Piloto – TAS, Centro Metropolitano Taguatinga, Terminal TIM HP Estação 25 Ceilândia encontram-se em fase inicial ou pendentes de conclusão.

44. Como poucos terminais foram concluídos até o momento, constata-se que esse objetivo específico também ainda não foi atingido.

## **III - Melhorar as ações do Governo com relação aos transportes, como a fiscalização dos serviços e o atendimento aos usuários, mediante o fortalecimento institucional da Secretaria de Transportes e da DFTRANS**

45. As ações previstas para o fortalecimento institucional dependem de diversas aquisições de bens, serviços de consultoria e obras que ainda não foram efetivados, como, por exemplo, a implantação da Câmara de Compensação de Receitas e Créditos, a aquisição de equipamentos de informática para o Sistema de Gestão e Operação de Transporte Público Coletivo, equipamentos de



monitoramento da poluição sonora e do ar, construção de obras civis para o Centro de Controle Operacional - CCO, implantação do CCO, dentre outras.

46. Deve-se ressaltar que o descontrole da frota de ônibus que atualmente presta serviço de transporte público no DF, conforme evidenciado no Parecer de Análise do Cumprimento das Cláusulas Contratuais (cláusula 4.07. b), comprovado por documentos elaborados pelo próprio DFTRANS, evidenciam que o fortalecimento da gestão pública distrital ainda é precário. Portanto, esse objetivo específico também ainda não foi atingido.

#### **IV - Melhorar a segurança de trânsito para os pedestres, os ciclistas e os veículos.**

47. Para atingir esse objetivo, estão previstas diversas ações no sentido de construir ciclovias, fazer sinalização, adotar medidas para tratamento de locais críticos, construções de passagens, implementar medidas educativas e de humanização, que ainda estão como pendentes ou em andamento. Portanto, esse objetivo específico também ainda não foi atingido.

#### **V - Implementar o sistema de bilhetagem automática**

48. Foi publicado o Decreto 31.311, de 9.2.10, que regula a bilhetagem eletrônica. O projeto básico do sistema de bilhetagem eletrônica foi concluído pelo grupo de trabalho. O BID recomendou urgência na sua implantação. Portanto, esse objetivo ainda não foi atingido.

#### **VI - Implantar a Câmara de Compensação de Receitas e Créditos**

49. A Câmara de Compensação de Receitas e Créditos estava prevista para ser implantada até abril de 2011, todavia até esta data não foi implementada. Portanto, esse objetivo específico também ainda não foi atingido.

#### **Revisão do Programa pelo BID**

50. No período de 26.6 a 2.7.10, o BID enviou uma missão administrativa ao Programa, com vistas a realizar um diagnóstico da execução do programa e reavaliar os custos das ações previstas para serem implementadas.

51. A UGP informou que os custos do Programa foram impactados pela variação negativa do dólar. As negociações teriam sido iniciadas quando o dólar estava em cerca de R\$ 3,00 (três reais), mas na ocasião da assinatura do contrato já estava valendo R\$ 1,96 (um real e noventa e seis centavos), e na média dos desembolsos até o encerramento do exercício estava em R\$ 1,76 (um real e setenta e seis centavos).



52. Em decorrência dessa redução dos valores em reais, a UGP informa, no item 1.3 do Relatório Semestral do Programa, encerrado em 31.12.2010, que a Missão Administrativa do BID teria acordado com a redução do PTU, restringindo o Programa à remodelação da EPTG, às ciclovias, alguns pontos críticos e a construção e reforma de terminais, além da elaboração de todos os projetos do escopo original do Programa e de todos os componentes institucionais. Com isso, das 76 licitações previstas no Programa original, no PTU I (nome que passou a ser chamado após a redução do escopo), ficaram apenas 54, conforme a “Ajuda Memória” da Missão do BID no Programa.

53. Ressalte-se, porém, que os custos do programa não foram impactados apenas pela variação negativa do dólar, mas também pelas falhas de projetos que culminaram em aditivos contratuais e realização de serviços adicionais principalmente nas obras da EPTG.

54. Até o presente, não houve alteração do Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR, nem de valores do financiamento nem de aumento ou redução de ações do Programa.

### **Considerações Finais**

55. Uma deficiência significativa é a condição na qual a concepção ou operação de um ou mais elementos do sistema de controle interno não reduz a um nível relativamente baixo o risco de que possam ocorrer erros ou irregularidades em valores que poderiam ser significativos em relação às demonstrações financeiras do programa, e que poderiam não ser detectados oportunamente pelos funcionários durante o curso normal das funções que lhes foram atribuídas.

56. Nossas considerações sobre o sistema de controle interno não expõem, necessariamente, todos os assuntos do referido sistema que poderiam apresentar deficiências significativas e, por conseguinte, não expressam, obrigatoriamente, todas as condições a serem informadas.

57. Com base em nossa análise do risco da auditoria, entretanto, consideramos razoável a abrangência e a significância das informações apresentadas.

Brasília, 26 de abril de 2011

**Auro Shiguenari Yoshida**  
Auditor de Controle Externo  
Mat. 1317-0

**José Cantieri Marques Vieira**  
Auditor de Controle Externo  
Mat. 381-6

**José Higino de Souza**  
Auditor de Controle Externo  
Mat. 662-9



## **Anexo A – Matriz de Revisão Analítica de Riscos e Controles do Programa**



## Matriz de Revisão Analítica de Riscos e Controles do Programa

1. De acordo com a “Guia de Relatórios Financeiros e Auditoria Externa das Operações Financiadas pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID”, o relatório para comunicar deficiências no Sistema de Controle Interno àqueles responsáveis da administração e da governança é regido pela NIA 265, quando vinculado a uma auditoria das Demonstrações Financeiras. Basicamente com esse alcance, o auditor não está obrigado a emitir opinião sobre a eficácia do controle interno. O auditor pode identificar deficiências como parte da avaliação de riscos e nas outras etapas da auditoria. Nos termos dessa norma, o auditor está obrigado a comunicar essas deficiências às pessoas responsáveis da administração e da governança do ente sob auditoria.
2. Neste Anexo, são apresentados os resultados detalhados do trabalho realizado pela equipe de auditoria, com enfoque na descrição das práticas de controle que existem e/ou deveriam existir para minimizar os riscos identificados, o grau de risco residual em virtude da existência e adequação das técnicas identificadas e as recomendações de melhoria, quando aplicáveis.
3. A revisão do Sistema de Controles Internos do PTU/DF foi realizada sobre os principais aspectos operacionais e estruturais do programa, a saber:
  - Estrutura organizacional;
  - Administração orçamentária e financeira;
  - Processos de aquisição;
  - Sistema contábil;
  - Gestão do risco e controle interno; e
  - Tecnologia da informação.
4. Esta avaliação foi feita em consonância com as exigências do BID, constantes do Termo de Referência do AF-400, considerando os seguintes grupos de informações:
  - a) Objetivos;
  - b) Riscos (fatores/processos/atividade, código, evento, probabilidade de ocorrência, impacto no objetivo);
  - c) Controles (código, descrição e risco afetado);
  - d) Procedimentos de auditoria (a serem aplicados – critério, informação requerida);
  - e) Avaliação da Auditoria (resultado dos procedimentos aplicados – condição encontrada, nível de implementação, classificação do risco, causa e efeito, comentários do gestor e recomendação);
  - f) Classificação de acordo com o COSO.
5. Como produto desta avaliação, foi elaborado este Anexo, contendo o resultado da avaliação realizada pela auditoria, a manifestação dos gestores e respectivas análises, além de proposições para mitigar ou reduzir os riscos detectados.
6. Esta avaliação de controles internos foi feita em conformidade com o modelo COSO, estruturando-se a partir da identificação dos principais objetivos do Programa e os riscos que pudessem impactá-los, bem como os controles desejáveis que pudessem mitigar esses riscos. Para cada objetivo, foi definida uma matriz de controles.



7. A seguir, são apresentadas as definições utilizadas na estrutura Matriz de Revisão Analítica de Riscos e Controles:

### Objetivos

Principais compromissos assumidos pelo Programa junto ao BID.

### Riscos

#### Detalhamento dos riscos:

**Descrição do Risco (R):** referência de identificação e descrição dos eventos que podem influenciar negativamente o atendimento aos objetivos do processo analisado.

**Código do risco:** referência para a identificação dos riscos associados aos controles.

#### Probabilidade do evento:

- 1 Baixa
- 2 Média
- 3 Alta

#### Impacto no objetivo:

-  1 Baixo
-  2 Médio
-  3 Alto

#### Avaliação do Risco

- Risco irrisório até 2 PTs
- Baixo Risco 3 a 4 PTs
- Médio Risco 5 a 6 PTs
- Alto Risco 6 a 12 PTs
- Risco iminente 12 a 18 PTs

A avaliação do risco é feita por meio do cálculo da Probabilidade x Impacto x Nível de Implementação do Controle (média dos controles aplicáveis ao risco)

### Controles

São técnicas ou instrumentos de controle aplicáveis para mitigar ou reduzir os riscos.



**Implementação:** nível atual de implementação das técnicas ou instrumentos, considerando o seguinte critério:

**Nível de Implementação dos Controles**

- 0 Implementado
- 1 Implementado Parcialmente
- 2 Não implementado

**Obs:** Nas matrizes, as variáveis “Probabilidade” e “Impacto” estão ocultas, sendo apresentados somente os resultados do produto “Probabilidade x Impacto x Nível de Implementação do Controle”. Os valores atribuídos a tais variáveis constam dos respectivos Papéis de Trabalho.

**Comentários do Gestor**

Considerações do Gestor do Programa sobre os resultados da análise do ambiente de controles e de riscos do PTU/DF.

**Recomendações:**

Recomendações sugeridas para mitigar ou reduzir os riscos não adequadamente tratados pelas técnicas de controle utilizadas no âmbito do PTU/DF.

**Classificação COSO**

A classificação das práticas apresentadas, dentro das dimensões e dos componentes definidos pelo modelo COSO, foram feitas considerando as seguintes classificações:

<b>Dimensões</b>	<b>Componentes</b>
Estratégico	Ambiente de controle
Operacional	Avaliação de riscos
Comunicação	Atividades de controle
Conformidade	Informações e comunicações
	Monitoramento

A seguir é apresentada a Matriz de Revisão Analítica de Riscos e Controles do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal.

## QUADRO-RESUMO - AVALIAÇÃO DE RISCOS

### ÁREA: GESTÃO DO RISCO E CONTROLE INTERNO

Cód.	Riscos	Avaliação
R01:	Falta de gestão do risco e de estrutura adequada de controle interno prejudicar o andamento ou a conclusão dos	●
R02:	Eventuais denúncias e/ou reclamações não tratadas comprometer a execução do contrato por falta de monitoramento.	○
R03:	Funcionário não agir de acordo com os padrões de conduta e comportamento esperados ou de acordo com as políticas e procedimentos recomendados.	○
R04:	Descumprimento de recomendações anteriores de auditoria ou do BID comprometerem a execução do contrato.	●
R05:	Existência de situações críticas nos locais de execução física dos projetos comprometerem a execução do contrato.	●

### ÁREA: ESTRUTURA ORGANIZACIONAL

Cód.	Riscos	Avaliação
R06:	Objetivos previstos não serem atingidos e/ou atingimento de objetivos imprevistos.	●
R07:	Execução de rotinas e procedimentos não padronizados/ desordenados e/ou em desacordo com as definições do BID/Unidade de Gerenciamento do Projeto que afetem a exatidão dos registros e a razoabilidade das informações contábeis, financeiras e orçamentárias, comprometendo a execução do contrato de empréstimo.	○
R08:	Registros, produção, utilização e divulgação de informações do programa por pessoas não autorizadas.	○
R09:	Programa ter transações críticas de um processo autorizadas por uma única pessoa por falta de revisão e supervisão.	●
R10:	Ausência ou inadequação de divulgação de informações críticas do negócio (não tempestiva, irrelevante e/ou inexacta) a respeito do programa.	○
R11:	Estrutura inadequada para elaboração dos registros e demonstrações contábeis prejudicar a fidedignidade das informações contábeis do programa, devido a pessoas despreparadas ou sem o conhecimento técnico necessário para o devido processamento das transações.	○
R12:	Falta de monitoramento dos indicadores de desempenho comprometer o atingimento dos objetivos e metas do Programa.	●

### ÁREA: ADMINISTRAÇÃO DO SISTEMA CONTÁBIL-FINANCEIRO

Cód.	Riscos	Avaliação
R13:	Os registros contábeis e relatórios emitidos não refletirem a execução orçamentária, financeira e contábil do programa.	○
R14:	Atrasos no fechamento das demonstrações contábeis.	●
R15:	Descontrole dos saldos de recursos decorrentes da ausência ou incorreção dos registros de pagamentos.	○
R16:	Aprovação e contabilização de despesas com projetos cuja natureza de gasto não possui verba disponível no Contrato.	○

### ÁREA: ADMINISTRAÇÃO DE RECURSOS FINANCEIROS E ORÇAMENTÁRIOS

Cód.	Riscos	Avaliação
R18:	Solicitações de reposição do fundo rotativo não acompanharem as necessidades do programa, ou não terem a documentação comprobatória, prejudicando o seu andamento e a elegibilidade das despesas.	○
R19:	Realização de desembolsos divergentes com o orçamento aprovado.	●
R20:	Descontrole dos saldos de recursos decorrentes da ausência ou incorreção dos registros de pagamentos.	○
R21:	Pagamentos a fornecedores não cadastrados ou homologados, em desacordo com o contrato de empréstimo.	○
R22:	Pagamentos indevidos ou duplicados aos fornecedores.	●

### ÁREA: AQUISIÇÕES

Cód.	Riscos	Avaliação
R23:	Falhas na contratação de fornecedores impedirem ou prejudicarem a tempestividade e a qualidade das aquisições de acordo com o Plano de Aquisições, comprometendo o atingimento dos objetivos do programa.	○
R24:	Aquisições necessárias ao programa não dispor de verba orçamentária para sua implementação, prejudicando a execução do programa.	○
R25:	Aquisições desnecessárias ou não relacionadas ao objeto do programa.	○
R26:	Compras em desacordo com os procedimentos licitatórios exigidos pelo BID, no contrato de empréstimo.	○
R27:	Recebimento de materiais e/ou serviços em desacordo com a especificação licitada/plano de aquisições e/ou em desacordo com os procedimento contábeis, orçamentários ou financeiros previstos no contrato de empréstimo..	●

### ÁREA: TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO

Cód.	Riscos	Avaliação
R28:	Programa não dispor dos recursos tecnológicos adequados para o atingimento de seus objetivos.	○
R29:	O sistema de TI não assegurar a integridade e a confidencialidade das informações do programa, bem como trazer riscos de prejuízos ao programa por riscos de TI.	○

# Legenda:

## Nível de Implementação

	Não implementado
	Implementado parcialmente
	Implementado

## Classificação do Risco na condição encontrada

	Baixo risco
	Médio risco
	Alto risco

## Dimensões do Coso:

	Estratégico
	Operacional
	Comunicação
	Conformidade

## Probabilidade da ocorrência:

	1 Baixa
	2 Média
	3 Alta

## Impacto no Objetivo

	1 Baixo
	2 Médio
	3 Alto

## Nível de Implementação dos Controles

	0 Implementado
	1 Implementado Parcialmente
	2 Não implementado

## Classificação do Risco na condição encontrada

(calculado pela Probabilidade x Impacto x Nível Implementação Controle)

	1	Risco irrisório	até 2 PTs
	2	Baixo Risco	3 a 4 PTs
	3	Médio Risco	5 a 6 PTs
	4	Alto Risco	6 a 12 PTs
	5	Risco iminente	12 a 18 PTs

## Tabela de Cálculo da classificação do risco (Probabilidade x Impacto x Controle Implementado)

	Pontuação
Se Controle Implementado (nos casos com Probabilidade e Impacto baixo, médio ou alto)=	0
Se Controle Implementado parcialmente (nos casos com Probabilidade e Impacto baixo)=	1
Se Controle Implementado parcialmente (nos casos com Probabilidade baixa e Impacto médio)=	2
Se Controle Implementado parcialmente (nos casos com Probabilidade baixa e Impacto alto)=	2
Se Controle Implementado parcialmente (nos casos com Probabilidade média e Impacto baixo)=	2
Se Controle Implementado parcialmente (nos casos com Probabilidade média e Impacto médio)=	4
Se Controle Implementado parcialmente (nos casos com Probabilidade alta e Impacto baixo)=	3
Se Controle Implementado parcialmente (nos casos com Probabilidade alta e Impacto médio)=	6
Se Controle Implementado parcialmente (nos casos com Probabilidade alta e Impacto alto)=	9
Se Controle NÃO Implementado (nos casos com Probabilidade baixa e Impacto baixo)=	2
Se Controle NÃO Implementado (nos casos com Probabilidade baixa e Impacto médio)=	4
Se Controle NÃO Implementado (nos casos com Probabilidade baixa e Impacto alto)=	6
Se Controle NÃO Implementado (nos casos com Probabilidade média e Impacto baixo)=	4
Se Controle NÃO Implementado (nos casos com Probabilidade média e Impacto medio)=	8
Se Controle NÃO Implementado (nos casos com Probabilidade média e Impacto alto)=	12
Se Controle NÃO Implementado (nos casos com Probabilidade alta e Impacto baixa)=	6
Se Controle NÃO Implementado (nos casos com Probabilidade alta e Impacto média)=	12
Se Controle NÃO Implementado (nos casos com Probabilidade alta e Impacto alto)=	18

**ÁREA: GESTÃO DO RISCO E CONTROLE INTERNO**

Objetivo: Manter estrutura de controle interno e de gestão de riscos na Unidade de Gerenciamento e nas unidades co-executoras do Contrato nº 1957/OC-BR em conformidade com os cinco componentes do modelo COSO (Committee of Sponsoring Organizations) exigidos pelo BID.

**Riscos**

	Avaliação
R01: Falta de gestão do risco e de estrutura adequada de controle interno prejudicar o andamento ou a conclusão dos objetivos e metas do programa.	●
R02: Eventuais denúncias e/ou reclamações não tratadas comprometer a execução do contrato por falta de monitoramento.	○
R03: Funcionário não agir de acordo com os padrões de conduta e comportamento esperados ou de acordo com as políticas e procedimentos recomendados.	○
R04: Descumprimento de recomendações anteriores de auditoria ou do BID comprometerem a execução do contrato.	●
R05: Existência de situações críticas nos locais de execução física dos projetos comprometerem a execução do contrato.	●

CONTROLES		AVALIAÇÃO DA AUDITORIA				CLASSIFICAÇÃO COSO									
						Dimensões				Componentes					
Código do Controle	Mecanismos de controle esperado	Condição Encontrada/ Causa/ Efeito	Cód. do Risco	Nível de Implementação	Comentários do Gestor	Recomendação	Estratégico	Operacional	Comunicação	Conformidade	Ambiente de Controle	Avaliação de Riscos	Atividades de Controle	Inf. e Comunicações	Monitoramento
C1	<p>O Programa/Projeto possuir Plano de continuidade de negócios, coordenado com os procedimentos de backup e armazenamento, considerando:</p> <p>a) identificação das funções críticas ao negócio que seriam mais afetadas em caso de paralisação dos sistemas por determinado período de tempo;</p> <p>b) definição de responsabilidades para o caso de necessidade de restauração da continuidade do Programa;</p> <p>c) existência de roteiro de procedimentos para restauração e reinício das atividades, contendo informações para sua implementação (equipamentos, fornecedores, softwares, fabricantes, telefones de contato de pessoas-chave no processo);</p> <p>d) treinamentos de pessoal necessários acerca dos procedimentos a serem adotados em caso de acidentes, descrevendo as responsabilidades específicas de cada ator;</p> <p>e) a realização de testes para assegurar que o plano está adequado para suportar a recuperação do processamento dos sistemas críticos do Programa, dentro dos prazos estabelecidos;</p> <p>f) adequação do armazenamento das mídias de backup on-site e off-site em cofres a prova de fogo.</p>	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b>            Não há plano de continuidade de negócios. Há tão somente backup dos dados e a responsabilidade contratual da Logos, SAG, em dar suporte e disponibilizar os meios de apoio ao Programa.            Portanto, a garantia da continuidade baseia-se somente no contrato, não havendo planos específicos da UGP e/ou ST/DF para eventos imprevistos que possam perder parte dos dados ou documentos do Programa.            A ausência de plano de continuidade e a defasagem de 30 dias para a realização de backup dos dados podem comprometer a recomposição de parte dos dados do programa.            A avaliação do custo x benefício da medida deve ser discutida entre BID e DF, devendo ficar claros os riscos assumidos pelas partes.            Portanto, considera-se implementado parcialmente esse controle.            Causa: Ausência de especificação da defasagem admitida nos backup de dados e de previsão de plano de continuidade no contrato de empréstimo.            Efeito: Eventual desastre provocar a perda de dados e haver demora significativa em reconstituição da UGP/PTU para dar continuidade ao programa.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b>            Não houve mudanças no corrente exercício, razão pela qual as recomendações são mantidas.</p>	R01	●	<p>As informações podem ser restauradas de outro servidor, externo, com defasagem máxima de até 30 dias. Todavia, todos os dados financeiros, que constituem pequeno volume, podem ser recuperados do SIGGO, se necessário.</p> <p>Entendemos que, face ao porte do Programa e à criticidade dos dados, a política de backup é adequada. Ampliar a frequência aumentaria consideravelmente os custos e a burocracia interna, sem ganhos importantes de confiabilidade.</p> <p>Nas justificativas ao relatório preliminar, a UGP A UGP, informou que <i>"mesmo julgando satisfatória a rotina estabelecida, avaliará a necessidade de um plano de contingências e de revisão da defasagem do backup, conjuntamente com o BID."</i></p>	<p>A UGP/PTU avaliar, conjuntamente com o BID, a necessidade da elaboração de um plano de contingências e a defasagem aceitável do backup dos dados do programa, para reduzir os riscos existentes quanto à continuidade da implementação do Programa.</p>	●	●	●	●	●	●	●	●	●



C2	<p>O Programa/projeto deve possuir modelo de avaliação de risco com base na probabilidade de incidência e no impacto nos objetivos e metas dos seus processos, gerando uma matriz de riscos, bem como utilizá-la como instrumento de acompanhamento e monitoramento desses riscos, incluindo:</p> <p>a) manter programa de treinamento, para orientar gestores e servidores quanto a importância do gerenciamento do risco;</p> <p>b) desenvolver um trabalho contínuo de revisão e análise dos riscos;</p> <p>c) desenvolver processo de disseminação da cultura de controle interno através de política de treinamento e capacitação para os colaboradores;</p> <p>d) possuir modelo de avaliação de risco com base na probabilidade de incidência e no impacto nos objetivos e metas dos seus processos, gerando uma matriz de riscos;</p> <p>e) possuir instrumento de acompanhamento, interpretação e análise do impacto da publicação de normativos internos e externos sobre os seus produtos e/ou processos;</p> <p>f) possuir processo de verificação da integridade, adequação, eficácia e efetividade dos controles internos e verificação da integridade das informações físicas, contábeis, financeiras e operacionais;</p> <p>g) mapear os riscos dos processos relevantes para a implantação do Programa;</p> <p>h) desenvolver um trabalho contínuo de revisão e análise dos riscos;</p> <p>i) possuir estrutura ou equipe de Controles Internos ou <i>Compliance</i>.</p>	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> A avaliação de riscos da implantação do Programa foi efetuada antes da celebração do Contrato de Empréstimo, com a participação de representantes do BID. Todavia, após essa avaliação, segundo informações do Coordenador Executivo do Programa, as informações são atualizadas periodicamente no BID mediante reuniões de avaliação de riscos.</p> <p>Não há documentos e/ou atividades específicas de avaliação de risco formalmente registradas na UGP. Cabe ressaltar que o Coordenador Executivo do Programa apresenta conhecimento das dificuldades de implantação do Programa e tem atuado para solucioná-las, apesar de não haver formalização desse monitoramento de riscos na UGP/PTU.</p> <p>Mesmo reconhecendo esse esforço pessoal, as melhores práticas recomendam a formalização do processo de avaliação dos riscos e do seu monitoramento, para tornar essa atividade institucionalizada, onde todos as Unidades coexecutoras do Programa devem se manifestar periodicamente sobre suas ações para reduzir e mitigar os riscos existentes na implementação do Programa.</p> <p>Dentre esses riscos de maior impacto nos objetivos do programa, destacam-se projetos básicos e executivos com baixa qualidade, fiscalização e conferência dos serviços e obras executadas e em andamento, bem como o impacto do atraso na elaboração do Plano Diretor nas demais ações do Programa e prorrogações de prazos para entrega de bens e serviços sem respaldo contratual.</p> <p>A avaliação do custo x benefício da medida deve ser discutida entre BID e DF, devendo ficar claros os riscos assumidos pelas partes.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> As melhores práticas de um bom sistema de controle interno recomendam a existência de plano de avaliação e monitoramento de riscos de um ente.</p> <p>O PTU tem existência equivalente a uma entidade, conforme imposição do princípio contábil da Entidade e normativos do BID, razão pela qual a auditoria manifestou a necessidade do PTU ter plano de avaliação e monitoramento de riscos. (cont.)</p>	R01	●	<p>A Logos possui metodologia de Gerenciamento de Riscos em conformidade às melhores práticas internacionais. No escopo contratual do SAG, entretanto, não consta especificamente um modelo ou plano de gerenciamento de riscos do Programa.</p> <p>No planejamento do Programa, entretanto, fatores de risco são considerados, principalmente na elaboração do cronograma, na programação financeira e no planejamento das aquisições.</p> <p>A avaliação é realizada pelo BID. Caso seja interesse do Banco e da UGP, o SAG poderá apoiar o gerenciamento de riscos do Programa.</p>	<p>À UGP/PTU implementar plano de avaliação e monitoramento de riscos do programa, de forma a mitigar ou reduzir pelo menos os riscos existentes relativos a projetos básicos e executivos e fiscalização e conferência dos serviços e obras executadas com baixa qualidade e atrasos na elaboração do Plano Diretor impactando as demais ações do Programa.</p>	●	●	●	●	●	●	●
----	--	--	-----	---	--	--	---	---	---	---	---	---	---



C2	<p>(cont.)</p> <p>A avaliação de risco realizada pelo BID tem como objetivo, antes de tudo, avaliar os riscos de cada operação para o Banco, razão pela qual esta avaliação do Banco não substitui a necessidade do Programa ter seu próprio sistema de gerenciamento dos riscos, até porque a UGP é a executora do Programa e não o Banco financiador, conforme definido do Contrato de Empréstimo 1957/OC-BR.</p> <p>O COSO, responsável pela orientação das melhores práticas de controle interno, reconhecido internacionalmente, orienta a construção da avaliação dos riscos a partir dos objetivos a serem atingidos por determinado ente.</p> <p>Por isso, a eventual existência de metodologia de gerenciamento de riscos da empresa que exerce a função de apoio como SAG, ainda que alguns de seus empregados estejam contratados para apoiar a UGP, não supre a necessidade do próprio Programa ter suas políticas e diretrizes de atuação e de gerenciamento de riscos, até porque Logos e o Programa têm objetivos sociais e econômicos divergentes. Enquanto uma visa sua própria continuidade na busca da maximização do lucro, a outra tem sua finalidade voltada para o exclusivo atingimento dos objetivos do Programa, o que já evidencia a impossibilidade de uma se utilizar integralmente da metodologia da outra.</p> <p>Além disso, a existência de vários riscos identificados pela Auditoria nos Anexos A e B do Relatório de Auditoria do Sistema de Controle Interno do Programa (exercício 2009 e também em 2010) evidenciam a necessidade da existência de identificação, avaliação e monitoramento dos riscos do Programa, para reduzir o risco de descontinuidade ou comprometimento dos resultados.</p> <p>Em razão desses fatos, a auditoria diverge do entendimento da UGP e mantém a recomendação, até porque a própria UGP/PTU declarou que a recomendação não foi implementada.</p> <p>Portanto, considera-se implementado apenas parcialmente esse controle.</p>			<p>Em dez/2010, a UGP informou que a Logos possui metodologia de Gerenciamento de Riscos em conformidade às melhores práticas internacionais. No escopo contratual do SAG, entretanto, não consta especificamente um modelo ou plano de gerenciamento de riscos do Programa. No planejamento do Programa, entretanto, fatores de riscos são considerados, principalmente na elaboração do cronograma, na programação financeira e no planejamento das aquisições.</p>								
----	--	--	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--



C3	Possuir unidade que exerça a atividade de auditoria interna que ateste a conformidade dos procedimentos executados com as normas/leis;	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> A Controladoria-Geral do DF (atual Secretaria de Transparência e Controle) exerce a função de controle interno do Poder Executivo do DF, podendo executar auditorias nas aplicações do Programa. Em consulta realizada naquele Órgão, foi informado que em 2009 não houve auditoria realizada no Programa. Entretanto, de acordo com informações da UGP/PTU, aquele Órgão solicitou informações sobre o Programa, por meio da Nota de Auditoria Nº 100/2009 - DIFIP/CONT, de 14/08/09, DIFIP/CONT da Controladoria Geral do DF. Tais informações foram encaminhadas à UGP, por meio do Memo. 474/2009-UAG/ST de 19/08/09 e respondida pelo Memo. 067/2009-UGP/ST de 01/09/09.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> No exercício corrente identificou-se a atuação da Secretaria de Transparência e Controle em processos de contratações do PTU, seja através da realização de auditoria como de monitoramento do cumprimento das recomendações do Sistema de Controle Interno do Poder Executivo do DF. Portanto, considera-se implementado esse controle.</p>	R01	●	A avaliação é realizada pelo BID. Caso seja interesse do Banco e da UGP, o SAG poderá apoiar o gerenciamento de riscos do Programa.			●				●	
C4	O Programa/Projeto ter suas transações auditadas por auditoria externa e interna.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> O Contrato previa a realização de auditoria independente por empresa contratada, mas o BID e o TCDF assinaram o Termo de Elegibilidade definindo este Tribunal como responsável pelas auditorias de contratos de recursos externos financiados pelo BID ao Distrito Federal. Este relatório foi elaborado pela primeira auditoria deste Tribunal no Programa.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Os demonstrativos de 2009 foram devidamente encaminhados ao BID, que reconheceu o cumprimento da cláusula contratual por meio da CBR-2703/2010.</p>	R01	●					●	●		●	

**ÁREA: GESTÃO DO RISCO E CONTROLE INTERNO - DENÚNCIAS E APURAÇÕES**

CONTROLES		AVALIAÇÃO DA AUDITORIA					CLASSIFICAÇÃO COSO								
							Dimensões			Componentes					
Código de Controle	Mecanismos de controle esperado	Condição Encontrada/ Causa/ Efeito	Cod. do Risco	Nível de Implementação	Comentários do Gestor	Recomendações	Estratégico	Operacional	Comunicação	Conformidade	Ambiente de Controle	Avaliação de Riscos	Atividades de Controle	Inf. e Comunicações	Monitoramento
C5	O Programa/projeto manter Ouvidoria para levar os assuntos tratados ao conhecimento das áreas competentes e/ou auditoria interna para verificar se existem problemas a serem solucionados/investigados.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> A Ouvidoria Geral do Distrito Federal atende reclamações pelo Disque 156 ( ligação gratuita ) e também recebe reclamações gerais sobre o Poder Executivo do DF , além de tirar dúvidas do cidadão. De acordo com informações da UGP/PTU, não houve reclamação específica sobre o Programa.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Esta auditoria não efetuou exames nos registros da Ouvidora, razão pela qual não pode avaliar a efetividade desse controle. Portanto, considera-se esse controle não avaliado.</p>	R02	NA			●			●	●		●		●
C6	O Programa/projeto possuir central de atendimento do Programa	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> O atendimento do Programa é centralizado na UGP, localizada fisicamente no 15º andar do Anexo do Palácio do Buriti, seja para usuários do transporte e para integrantes do Programa, com livre acesso, mediante a identificação à segurança do edifício. Esse atendimento também pode ocorrer por telefone e e-mail.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não houve mudanças no corrente exercício.</p>	R02	● 0				●	●					●	
C7	O Programa/projeto manter controle dos requerimentos e solicitações de reclamações e denúncias com informações do solicitante, data de recebimento e atendimento e assunto.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> De acordo com informações da UGP/PTU, não houve reclamação específica sobre o Programa. Todavia, como esta auditoria não efetuou exames nos registros da Ouvidora, não foi possível aferir a adequação dos controles sobre denúncias recebidas.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Esta auditoria não efetuou exames nos registros da Ouvidora, razão pela qual não pode avaliar a efetividade desse controle. Portanto, considera-se esse controle não avaliado.</p>	R02	NA						●	●		●	●	



C8	<p>Programa adotar ações corretivas disciplinares devidas, quando o funcionário não agir de acordo com os padrões de conduta e comportamento esperados ou de acordo com as políticas e procedimentos recomendados.</p>	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> De acordo com informações da UGP/PTU, não houve necessidade de providências disciplinares até o momento. Entretanto, diversas falhas e omissões nas fiscalizações e recebimentos de obras e serviços foram detectadas nesta auditoria, conforme registros no corpo do Relatório dos Auditores sobre o Sistema de Controle Interno e em seu Anexo B. Como os fatos se tornaram conhecidos apenas durante a auditoria, a avaliação das providências efetivamente adotadas poderá ser feita apenas na próxima auditoria. Portanto, considera-se esse controle não avaliado.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Houve irregularidades detectadas na execução do Contrato 08/2005, relativo à elaboração do Plano Diretor de Transporte Urbano do DF, e a Secretaria de Transparência e Controle está avaliando as providências a serem adotadas para eventuais apurações de responsabilidade. Na referida contratação foram constatados: ) Dispensa irregular de multa por atraso na entrega dos produtos contratados; b) concessão de prorrogação contratual após a vigência do contrato; c) prorrogação sem a celebração de termo aditivo; d) falta de aplicação tempestiva de multa por atraso na entrega dos produtos; e) descumprimento de parecer da PGDF que vedava a possibilidade de prorrogar a vigência contratual; f) não cumprimento da recomendação da auditoria anterior no sentido de encaminhar o processo para análise da legalidade da PGDF. O TCDF também ainda não julgou a legalidade dos procedimentos administrativos do citado contrato, razão pela qual esta auditoria não pode avaliar a efetividade desse controle disciplinar. Portanto, considera-se esse controle não avaliado.</p>	R03	NA																
----	--	---	-----	----	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

ÁREA: GESTÃO DO RISCO E CONTROLE INTERNO - RECOMENDAÇÕES DE EXERCÍCIOS ANTERIORES

CONTROLES		AVALIAÇÃO DA AUDITORIA					CLASSIFICAÇÃO COSO							
Código do Controle	Mecanismos de controle esperado	Condição Encontrada/ Causa/ Efeito	Cod. do Risco	Nível de Implementação	Comentários do Gestor	Recomendações	Dimensões			Componentes				
							Estratégico	Operacional	Comunicação	Conformidade	Ambiente de Controle	Avaliação de Riscos	Atividades de Controle	Inf. e Comunicações
C9	O Programa/projeto adotar providências efetivas para saneamento de eventuais falhas apontadas na auditoria anterior e/ou pelo BID	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> Esta auditoria é a primeira realizada no exercício, portanto não há recomendações anteriores ao exercício para acompanhamento e avaliação.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> As providências em relação ao exercício anterior estão registradas ao longo deste Anexo A, do Anexo B e do Anexo C. Em geral, houve providências apenas parciais para saneamento das falhas e irregularidades apontadas no relatório da auditoria anterior.</p>	R04	●	Vide comentários para o Anexo C – Situação da Implementação de Recomendações e Saneamento de Pendências de Exercícios anteriores.		●	●	●			●	●	●

ÁREA: GESTÃO DO RISCO E CONTROLE INTERNO - SITUAÇÕES ENCONTRADAS DURANTE VISITAS FÍSICAS A PROJETOS OU SUBPROJETOS

CONTROLES		AVALIAÇÃO DA AUDITORIA					CLASSIFICAÇÃO COSO							
Código do Controle	Mecanismos de controle esperado	Condição Encontrada/ Causa/ Efeito	Cod. do Risco	Nível de Implementação	Comentários do Gestor	Recomendações	Dimensões			Componentes				
							Estratégico	Operacional	Comunicação	Conformidade	Ambiente de Controle	Avaliação de Riscos	Atividades de Controle	Inf. e Comunicações
C10	Existência de mecanismos de monitoramento da segurança e qualidade das instalações e da execução física do programa.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> As obras são acompanhadas e fiscalizadas pela empresa Supervisora, CONCREMAT, e pelo fiscal do contrato, engenheiro da UGL DER, além de ter acompanhamento de Especialistas da SAG que assessoram a UGP.</p> <p>Apesar disso, o Núcleo de Fiscalização de Obras do TCDF constatou em inspeção física nas obras do Programa a existência de situações de risco para os motoristas e veículos que transitam em parte dessas obras, bem como falhas na execução que podem comprometer parcialmente a qualidade das obras que estão sendo executadas. Os achados estão descritos no Anexo B do Relatório de Controle Interno, relativo às obras e serviços de engenharia fiscalizados pela auditoria.</p> <p>O Relatório em referência não tratou especificamente da segurança nos veículos de terceiros que transitam pela via onde se realizam as obras.</p> <p>Portanto, apesar dos esclarecimentos apresentados pela UGP/PTU explicarem os procedimentos relativos à segurança do trabalho, as constatações da equipe de auditoria que fiscalizou as obras evidenciaram fragilidades nesse controle. Assim, considera-se apenas parcialmente implementado esse controle.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Apesar das providências apresentadas para aumentar a segurança, há frequentes acidentes com veículos na pista por deficiência na sinalização.</p> <p>O avanço das obras e a liberação da pista da EPTG para os usuários sem o término da sinalização adequada e demais obras e serviços complementares da via tem proporcionado essas ocorrências, comprometendo a segurança dos motoristas, passageiros e pedestres.</p> <p>Desta forma, a auditoria passou a considerar inadequados os mecanismos existentes para assegurar a qualidade e a segurança das obras da EPTG.</p>	R05	●	<p>As obras são percorridas diariamente por engenheiros de segurança do trabalho, quando são verificadas as situações eventuais de riscos para os trabalhadores, equipamentos e usuários das pistas adjacentes às obras. Procura-se, assim, eliminar ou, pelo menos, mitigar as situações de riscos.</p> <p>Eventuais acidentes são tratados de imediato pelos engenheiros de segurança, sendo objeto de relatório específico. Independentemente da ocorrência de acidentes, em todas as reuniões de coordenação de obras, o assunto sobre segurança é um dos itens permanentemente abordados, especialmente quanto às ações nas novas frentes e etapas dos serviços.</p> <p>(Vide Anexo "Mecanismos de monitoramento da segurança").</p> <p>Em 2011, não foram apresentadas justificativas ou providências adicionais de segurança.</p>	À UGP/PTU implementar medidas adicionais para maior segurança dos veículos e motoristas que utilizam as pistas adjacentes às obras de adequação viária da EPTG.		●	●	●	●	●	●	●

**ÁREA: ESTRUTURA ORGANIZACIONAL**

**Objetivo:** Elaborar demonstrações financeiras e informações financeiras complementares das demonstrações financeiras do Contrato nº 1957/OC-BR que reflitam, razoavelmente, a situação financeira do projeto e estejam de acordo com as Normas Internacionais de Contabilidade emitidas pela Comissão de Normas Internacionais de Contabilidade, com os requisitos de auditoria externa do BID e com os respectivos termos de referência.

Riscos		Avaliação
R06:	Objetivos previstos não serem atingidos e/ou atingimento de objetivos imprevistos.	●
R07:	Execução de rotinas e procedimentos não padronizados/ desordenados e/ou em desacordo com as definições do BID/Unidade de Gerenciamento do Projeto que afetem a exatidão dos registros e a razoabilidade das informações contábeis, financeiras e orçamentárias, comprometendo a execução do contrato de empréstimo.	○
R08:	Registros, produção, utilização e divulgação de informações do programa por pessoas não autorizadas.	○
R09:	Programa ter transações críticas de um processo autorizadas por uma única pessoa por falta de revisão e supervisão.	●
R10:	Ausência ou inadequação de divulgação de informações críticas do negócio (não tempestiva, irrelevante e/ou inexata) a respeito do programa.	○
R11:	Estrutura inadequada para elaboração dos registros e demonstrações contábeis prejudicar a fidedignidade das informações contábeis do programa, devido a pessoas despreparadas ou sem o conhecimento técnico necessário para o devido processamento das transações.	○
R12:	Falta de monitoramento dos indicadores de desempenho comprometer o atingimento dos objetivos e metas do Programa.	●

CONTROLES		AVALIAÇÃO DA AUDITORIA				CLASSIFICAÇÃO COSO									
						Dimensões			Componentes						
Código de Controle	Mecanismos de controle esperado	Condição Encontrada/ Causa/ Efeito	Cód. de Risco	Nível de Implementação	Comentários do Gestor	Recomendações	Estratégico	Operacional	Comunicação	Conformidade	Ambiente de Controle	Avaliação de Riscos	Atividades de Controle	Inf. e Comunicações	Monitoramento
C11	O Programa/Projeto definir clara e formalmente sua missão, seus objetivos, suas estratégias e diretrizes de atuação, bem como monitorá-los para corrigir eventuais desvios e garantir o atingimento dos objetivos, estratégias e diretrizes de atuação.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> O Contrato de Empréstimo BID nº 1957/OC-BR traz em seu Anexo A definição do Programa e seus objetivos e metas, resultado de longos e analíticos estudos prévios de viabilidade e de especificação. As diretrizes de execução também estão definidas nos artigos e cláusulas do Contrato. Portanto, considera-se implementado este controle.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Apesar do Programa ter seus objetivos, metas, diretrizes e estratégias claramente definidos, o Programa de transporte urbano ainda não gerou resultados pretendidos no transporte público, haja vista que as obras físicas já entregues ficam sem utilização no transporte coletivo, devido a não implementação das obras complementares, da renovação da frota, implementação do corredor exclusivo e das ações de fortalecimento institucional do órgãos gestores e fiscalizadores do transporte público coletivo. Tal situação evidencia a necessidade de aperfeiçoamento do monitoramento dessas ações, principalmente quanto à renovação da frota, ação essencial para o atingimento dos objetivos do programa. Desta forma, consideramos inadequado os atuais mecanismos de monitoramento do Mutuário para atingimento desses objetivos.</p>	R06	●	O assunto da operação está sendo tratado no âmbito da ST. À UGP cabe as providências de informações sobre o andamento do processo, o que foi feito mediante correspondências enviadas aos órgãos competentes (Memo. nº 263/2010 – UGP-ST de 1/12/10; Memo. nº 273/2010 UGP-ST de 10/12/10; Memo. 278/2010 UGP-ST de 15/12/10), e respostas correspondentes, repassadas à Auditoria. As ações necessárias extrapolam a competência gerencial desta UGP.	Ao Mutuário, implementar mecanismo de monitoramento do cumprimento dos objetivos do Programa, em especial das ações necessárias à efetiva mobilidade dos usuários por intermédio do transporte público coletivo, em conformidade com o objetivo geral do Programa.	●	●			●			●	
C12	O Programa/Projeto possuir Políticas de gestão, capacitação e de controle de Recursos Humanos.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> Não há políticas de recursos humanos específicas para o Programa, todavia, visto que os executores integram a estrutura de recursos humanos do Distrito Federal, as normas e políticas de controle e de capacitação seguem aquelas definidas pelo Poder Executivo do DF.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não foram detectadas mudanças no corrente exercício. Portanto, considera-se implementado esse controle.</p>	R07	●			●	●			●				



C13	O Programa/Projeto possuir Processos Administrativos formalizados e suportados por normas.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> Os processos de desembolsos e de aquisições seguem padrões definidos pelo BID, exceto aquisições custeadas exclusivamente com recursos de contrapartida que observam as normas nacionais e distritais de gestão de recursos públicos. Há fluxogramas definidos para a gestão financeira dos recursos desembolsados pelo BID, todavia não foram identificados fluxos formalizados dos processos de aquisições com recursos exclusivos do DF, que integram o Programa.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Os Memorandos 276/2010, 275/2010 e 274/2010 elaborados pela UGP apresentam orientações às UGLs apenas sobre procedimentos para envio de documentações de despesas Portanto, considera-se implementado este controle.</p>	R07	●	<p>O fluxo de aquisições do Programa contempla todas as fases do processo (planejamento, preparação, solicitação e avaliação de propostas, negociação e adjudicação), nas modalidades previstas para o Programa.</p> <p>O fluxograma financeiro do Programa contempla, além dos procedimentos para recursos BID, as etapas referentes aos recursos de contrapartida (Fluxograma Financeiro - item 2.1.1 ST/UGP - Aporte Local).</p> <p>Os coexecutores seguem a Lei 8666/93, conforme os procedimentos de cada um dos respectivos órgãos.</p>									
C14	O Programa/Projeto ter organograma formal representando a estrutura organizacional, contemplando definições sobre nível de reporte/hierarquia, delegação de autoridade e responsabilidade respeitando o princípio da segregação de funções.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> O Contrato de Empréstimo BID nº 1957/OC-BR traz em seu Anexo A e nos artigos e cláusulas a estrutura prevista para a execução do Programa. A estrutura da UGP foi negociada de acordo com as exigências do BID e incluída no edital de contratação do Serviço de Apoio - SAG. Cada coexecutor do Programa, definidos como UGLs, tem 1 coordenador e 2 engenheiros assistentes, além de toda a estrutura administrativa e técnica dos coexecutores e da própria Secretaria de Transportes, na qualidade de Coordenadora Geral da Execução do Programa. A estrutura formal do Programa está bem definida e registrada em organograma nos documentos do Programa analisados pela auditoria. Portanto, considera-se implementado este controle.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não foram detectadas mudanças no corrente exercício. Portanto, considera-se implementado esse controle.</p>	R07	●	-									
C15	O Programa/Projeto possuir Planejamento de aquisições e compras formalizado e suportado por normas.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> O Plano de Aquisições é uma exigência contratual cumprida pela UGP. A partir deste plano é que os processos de aquisição ocorrem. Há normas específicas do BID sobre aquisições na execução do Programa e também normas nacionais e distritais (principalmente a Lei Federal 8.666/93). Também há monitoramento a partir do Plano de Aquisições; Há reuniões semanais da UGP com representantes das UGLs para atualização das aquisições. Portanto, considera-se implementado este controle.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não foram detectadas mudanças no corrente exercício. Portanto, considera-se implementado esse controle.</p>	R07	●	-									



C16	O Programa/Projeto apresentar processo de elaboração das demonstrações contábeis formalizado e suportado por normas.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> A forma e conteúdo das demonstrações contábeis eram previamente definidas nas normas do BID, principalmente o AF-300 e AF-400, tendo cláusula contratual exigindo a apresentação dos demonstrativos financeiros observando essas normas. Internamente, na UGP, não há outras normas operacionais definindo os procedimentos específicos de elaboração destes demonstrativos, contudo, os registros e as demonstrações financeiras são feitas considerando o Plano de Contas aprovado pelo BID.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> No final de 2009, o BID publicou novas normas para elaboração e auditoria de demonstrativos financeiros e contábeis, em especial "Guia de Relatórios financeiros e Auditoria Externa das Operações Financiadas pelo Banco Interamericano do Desenvolvimento". O SIG utilizado para o gerenciamento financeiro e contábil possui orientações específicas para o registro das transações financeiras e contábeis do Programa. Portanto, considera-se implementado esse controle.</p>	R07	●			●	●	●	●		●	●
C17	O Programa/Projeto possuir processo de desembolsos formalizado e suportado por normas.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> Os processos de desembolsos são previamente definidos nas normas do BID, tendo cláusula contratual exigindo o cumprimento dos procedimentos do BID para receber os recursos. Internamente, na UGP, não há outras normas operacionais definindo os procedimentos específicos para os desembolsos. Contudo, há fluxogramas definidos e acordados com o BID para ao fluxo financeiro dos desembolsos do Banco para o Programa. Quanto aos recursos de contrapartida, foram identificadas instruções orientando a comprovação dos gastos com recursos de contrapartida, Portanto, considera-se implementado este controle.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não foram detectadas mudanças no corrente exercício. vide C80. Portanto, considera-se implementado esse controle.</p>	R07	●			●		●	●		●	●



C18	O Programa/Projeto possuir processo de registros contábeis formalizado e suportado por normas.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> Os demonstrativos contábeis são previamente definidos nas normas do BID, principalmente o AF-300 e AF-400, havendo exigência contratual para a observância dessas normas. Internamente, na UGP, não há outras normas operacionais definindo os procedimentos específicos para fazer os registros contábeis, exceto quanto ao cumprimento do Plano de Contas aprovado pelo BID. Por exemplo, não há definições de prazos para registro das transações ocorridas.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> No final de 2009, o BID publicou novas normas para elaboração e auditoria de demonstrativos financeiros e contábeis, em especial "Guia de Relatórios financeiros e Auditoria Externa das Operações Financiadas pelo Banco Interamericano do Desenvolvimento". O SIG utilizado para o gerenciamento financeiro e contábil possui orientações específicas para o registro das transações financeiras e contábeis do Programa. A ocorrência de vários equívocos nos lançamentos contábeis em 2009, os quais se repetiram novamente em 2010, inclusive em maior número que o exercício anterior, evidencia que a afirmação da UGP de que o processo atual é efetivo não é totalmente procedente. Assim, conforme atesta a declaração da UGP, a recomendação não foi implementada. Portanto, considera-se implementado esse controle.</p>	R07	●	<p>No que compete à Gestão do Programa, os prazos de pagamento estão sendo cumpridos conforme os contratos. No caso das obras da EPTG, o edital prevê um prazo de até 56 dias entre o fim do período medido e o pagamento, sendo que 28 dias para a emissão do Certificado de Pagamento e mais 28 dias para o pagamento (L1 Nº 01/2008 - Seção VII - Condições Gerais - item 14 - Preço do Contrato e Pagamento). As contratações das referidas obras foram formalizadas mediante os Acordos Contratuais Nº 001/2009 e Nº 02/2009.</p> <p>No caso de contratos com recursos apenas locais (contrapartida), os pagamentos seguem os fluxos específicos, cabendo a cada órgão executor o envio das comprovações para que os lançamentos sejam feitos em tempo hábil.</p> <p>Os lançamentos contábeis são realizados tempestivamente, à medida que os documentos comprobatórios são recebidos pela UGP.</p> <p>Em dez/2010, a UGP informou que não há necessidade de formalização do processo, considerando o porte do Programa e as atuais demandas. O atual processo tem se mostrado efetivo.</p>	<p>à UGP/PTU elaborar rotinas prévias dos fluxos de procedimentos dos registros contábeis relativos às receitas e despesas que integram o Programa de Transporte Urbano, de acordo com as aquisições previstas no Anexo A do Contrato de Empréstimo, para orientar o processamento contábil das transações do Programa.</p>	●	●	●	●	●	●	●	●
C19	O Programa deve regulamentar e adotar procedimentos conservadores nos registros contábeis, de forma a não comprometer a razoabilidade das demonstrações.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> Os processos de registros contábeis são previamente definidos nas normas do BID, principalmente o AF-300 e AF-400, os quais já estabelecem o cumprimento dos princípios contábeis conservadores nos registros, de forma a não comprometer a razoabilidade das demonstrações. Internamente, na UGP, não há outras normas operacionais definindo os procedimentos específicos para este procedimento.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> No final de 2009, o BID publicou novas normas para elaboração e auditoria de demonstrativos financeiros e contábeis, em especial "Guia de Relatórios financeiros e Auditoria Externa das Operações Financiadas pelo Banco Interamericano do Desenvolvimento". Tais normas já consideram princípios conservadores na elaboração dos demonstrativos contábeis. Portanto, considera-se implementado este controle.</p>	R07	●			●	●	●	●	●	●	●	●
C20	O Programa/projeto possuir Código de Ética ou normas de conduta ética do programa.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> O Programa não possui Código de Ética, mas há regras claras no Regime Jurídico dos Servidores do Distrito Federal (Lei 8.112/90, quanto ao dever de conduta ética no exercício do cargo) e também no Código Penal, para o caso de terceiros que exerçam direta ou indiretamente funções no Programa.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não foram detectadas mudanças no corrente exercício. Portanto, considera-se implementado esse controle.</p>	R07	●			●		●					



C21	O Programa/Projeto possuir unidade responsável por monitorar o cumprimento do Código de Ética.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> A ST/DF possui unidade de ouvidoria que recebe reclamações por telefone e também presencialmente em alguns terminais de ônibus do sistema de transporte coletivo do DF. Também há Corregedoria no Poder Executivo, criada especificamente para a fiscalização dos atos e procedimentos dos servidores do GDF e apuração de denúncias e irregularidades, alcançando a conduta ética de servidores.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não foram detectadas mudanças no corrente exercício. Portanto, considera-se implementado esse controle.</p>	R07	●			●		●		●		●	
C22	O Programa/Projeto possuir estrutura ou equipe de Controle Interno ou <i>Compliance</i> .	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> Toda a estrutura da UGP, apoiada pelo Serviço de Apoio ao Gerenciamento, integrada por especialistas, auxiliam a UGP no controle e o monitoramento das ações do Programa, funcionando como equipe de controle ou compliance. Contudo, apesar da estrutura existente, foram detectadas alguns falhas nos processos de revisão de cálculos e de procedimentos de recebimentos de obras e serviços da EPTG, dos Terminais de ônibus e Viadutos previstos no Programa. Tais falhas estão registradas no Anexo B do Relatório de Controle Interno, demandando providências para correções do sistema de controle existente no Programa. Portanto, considera-se parcialmente implementado este controle. Causa: reduzido número de técnicos com função de assessoria na UGP/PTU, para realizar as revisões analíticas de informações e de cálculos de medições. Efeito: podem ocorrer falhas nos pagamentos e informações sobre o Programa.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Foram detectadas novas falhas tanto na contabilização como na fiscalização e recebimento de obras de serviços de engenharia, o que evidencia a deficiência da estrutura de compliance da UGP. Apesar da UGP alegar que algumas falhas ocorreram antes da estruturação da UGP e das UGLs, várias falhas ocorreram durante o pleno exercício da UGP e das UGLs, tais como: pagamentos indevidos por serviços não prestados e erros em utilização de taxa de câmbio em valores equivocados. Em 2010 detectaram-se novamente falhas nas revisões analíticas dos cálculos de medição e de pagamento de obras e serviços de engenharia, bem como na qualidade das obras, o que evidencia a necessidade de uma estrutura de controle interno na UGP mais adequada às suas atribuições. . Portanto, considera-se implementado apenas parcialmente esse controle.</p>	R07	●	Algumas das obras e serviços foram executados antes da estruturação da UGP e das UGLs. Com a implantação da estrutura de gerenciamento do Programa, foram estabelecidos procedimentos adequados para a emissão dos Termos de Recebimento, Provisório e Definitivo. Eventuais falhas nos processos serão revistas, a fim de sanar os problemas relacionados.	à ST/DF dotar a UGP/PTU de técnicos em quantidade adequada, para a função de assessoria da UGP/PTU, para realizar as revisões analíticas de informações e de cálculos de medições, atualmente sobrecarregadas no Coordenador-Executivo do Programa e insuficiente assessoria existente;	●	●		●	●	●	●	



C23	O Programa/Projeto possuir unidade responsável por auditoria	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> O Contrato previa inicialmente a realização de auditoria independente das demonstrações financeiras por empresa contratada e foi alterado, pois o BID e o TCDF assinaram o Termo de Elegibilidade definindo este Tribunal como responsável pelas auditorias de contratos de recursos externos financiados pelo BID ao Distrito Federal. Este relatório foi elaborado pela primeira auditoria deste Tribunal no Programa. Além do TCDF, o Controle Interno do Poder Executivo também tem a função de realizar auditoria nos órgãos e entidades do Poder Executivo. O Contrato prevê ainda a realização de auditoria ambiental no Programa, o que está previsto no Plano de Aquisições e ainda será objeto de contratação por parte da UGP/PTU. No processo examinado relativo à EPTG foram constatados diversos relatórios de monitoramento do aspecto ambiental da obra.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> A SAG assumiu as atividades que seriam da Auditoria Ambiental. A Secretaria de Transparência e Controle, órgão de controle interno do Poder Executivo, também tem realizado auditorias na Secretaria de Transportes. O TCDF tem realizado as auditorias conforme previsto no termo de elegibilidade assinado com o BID, conforme atesta a CBR-2703/2010. Portanto, considera-se implementado esse controle.</p>	R07	●	<p>O processo de licitação para a contratação de auditoria ambiental do Programa está em andamento, conforme minuta de edital enviada ao BID para análise.</p> <p>Não obstante, todos os controles relativos à área ambiental estão implementados e disponíveis.</p>						●		●	
C24	O programa definir políticas e procedimentos operacionais que englobem o processo de planejamento da matriz de investimento, contendo a avaliação de projetos, processos licitatórios e fornecedores habilitados	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> Todo o investimento está previsto no Anexo A do contrato e é implementado através do documento Plano de Aquisições, vinculando o BID e a UGP/PTU na execução dos componentes aprovados, de acordo com os tetos de valores fixados. Portanto, considera-se implementado este controle.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não foram detectadas mudanças no corrente exercício. Portanto, considera-se implementado esse controle.</p>	R07	●			●	●			●		●	



C25	<p>O programa definir políticas e procedimentos operacionais que englobem o processo de Desembolso: Acompanhamento físico/financeiro da obra, recebimento de notas fiscais e aprovação da medição de serviços. Utilização e controle de modalidades de pagamento, qualidade da documentação de suporte</p>	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> O processo de desembolso possui fluxogramas aprovados pelo BID. Quanto às obras, estas são acompanhadas e fiscalizadas pela empresa supervisora, CONCREMAT, e pelo fiscal do contrato, engenheiro da UGL/DER, além de ter acompanhamento de especialistas da SAG, que assessora a UGP. A UGP possui engenheiros do SAG que fazem o acompanhamento das UGLs para fiscalizar a execução das obras. Não obstante a estrutura existente, foram detectadas algumas falhas nos processos de revisão de cálculos e de procedimentos de recebimentos de obras e serviços da EPTG, dos Terminais de ônibus e Viadutos previstos no Programa, conforme Anexo B deste Relatório. Não há normas específicas para o acompanhamento físico/financeiro das obras. Apesar de ter sido dispensada a elaboração de plano operacional do Programa, há necessidade de normatizar adequadamente a fiscalização e o recebimentos das obras e serviços, principalmente levando em consideração as inúmeras falhas apontadas pela auditoria em relação a esses procedimentos. Portanto, considera-se parcialmente implementado este controle. Causa: o BID considerou desnecessária a elaboração de um plano operacional do Programa. Efeito: eventuais desconformidades dos procedimentos com as normas e/ou desconformidades de procedimentos no âmbito do Programa.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Foram detectadas novas falhas nos processos de revisão de cálculos e de procedimentos de recebimentos de obras e serviços da EPTG, conforme Anexo B do Relatório sobre o Sistema de Controle Interno. Portanto, considera-se implementado apenas parcialmente esse controle.</p>	R07	●	<p>Algumas das obras e serviços foram executados antes da estruturação da UGP e das UGLs. Com a implantação da estrutura de gerenciamento do Programa, foram estabelecidos procedimentos adequados para a emissão dos Termos de Recebimento, Provisório e Definitivo. Eventuais falhas nos processos serão revistas, a fim de sanar os problemas relacionados.</p>	<p>à UGP/PTU normatizar adequadamente o pagamento, a fiscalização e o recebimentos das obras e serviços financiados com recursos do Programa.</p>		●		●		●		●
C26	<p>O programa definir políticas e procedimentos operacionais que englobem o processo de contabilidade e relatórios financeiros, contendo a definição e manutenção do plano de contas, captura e processamento de transações contábeis, aprovação de lançamentos não padrões, conciliações, fechamento contábil, preparação e emissão de relatórios financeiros e manutenção de parâmetros dos sistemas.</p>	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> As políticas e alguns procedimentos são definidos nas normas do BID e por exigência contratual há necessidade de eventuais alterações no Plano de Contas serem submetidas à aprovação do BID. Contudo, internamente, na UGP, não há outras normas operacionais definindo os procedimentos específicos de alteração do plano de contas, captura e processamento de transações contábeis, aprovação de lançamentos não padrões, conciliações, fechamento contábil, preparação e emissão de relatórios financeiros e manutenção de parâmetros dos sistemas. Apesar de ter sido dispensada a elaboração de plano operacional do Programa, há necessidade de normatizar adequadamente os procedimentos operacionais de contabilização e gestão financeiras do Programa, considerando os riscos inerentes dessas atividades. Portanto, considera-se parcialmente implementado este controle. Causa: o BID considerou desnecessária a elaboração de um plano operacional do Programa. Efeito: eventuais desconformidades dos procedimentos com as normas e/ou desconformidades de procedimentos no âmbito do Programa.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não houve mudanças em relação ao exercício anterior. Portanto, considera-se implementado apenas parcialmente esse controle.</p>	R07	●	<p>Observa-se que, conforme o "Documento Conceptual de Proyecto (DCP)", de 22 de novembro de 2006, cap. III, item B "Ejecución y administración del Programa", pág. 11, não se considera necessário contar com um regulamento (ou norma) operativo, ou seja, com um plano operativo do Programa.  Em dez/2010, a UGP informou que não há necessidade de formalização do processo, considerando o porte do Programa e as atuais demandas. O atual processo tem se mostrado efetivo.</p>	<p>à UGP/PTU normatizar os procedimentos operacionais de contabilização e gestão financeiras do Programa, considerando os riscos inerentes dessas atividades.</p>		●		●		●	●	



C27	<p>O programa definir organograma formal da estrutura organizacional, contemplando definições sobre nível de hierarquia, delegação de autoridade e de responsabilidades, observando o princípio da segregação de funções.</p>	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> O registro, a produção, a utilização e divulgação de informações gerenciais e financeiras do programa são centralizados na UGP/PTU e submetidos à aprovação do Coordenador Geral de Execução do Programa (ST/DF). A produção da informação envolve várias unidades e responsáveis até chegar a esta autoridade.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não houve mudanças em relação ao exercício anterior. A estrutura formal da estrutura organizacional contempla as definições de hierarquia, delegação de autoridade e responsabilidade, sem todavia, observar a devida segregação de funções em alguns casos, como ocorre na fiscalização dos contratos de obras e serviços de engenharia, onde um servidor exerce todas as atividades de fiscal do contrato, responsável técnico do DER e ainda acumula a função de fiscal do contrato da supervisora das obras. As melhores práticas de um bom sistema de controle interno, recomendam a existência de segregação de funções para a realização de tarefas administrativas que se complementam, de forma a proporcionar a existência de revisão e supervisão por pares e superiores. A ocorrência de várias irregularidades na execução das obras em 2009 e também em 2010, evidenciam a necessidade de aperfeiçoamento da política de segregação de funções do Programa. Portanto, considera-se implementado apenas parcialmente esse controle.</p>	R8	●			●	●			●				
C28	<p>O programa ter definido formalmente as competências (conhecimentos e habilidades) necessárias para ocupação dos cargos do programa, detalhando atribuições e responsabilidades de acordo com o nível hierárquico, assegurando adequação entre o nível hierárquico e o nível de competência e responsabilidade concedida.</p>	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> O Edital para contratação do Serviço de Apoio ao Gerenciamento da UGP/PTU foi submetido e aprovado pelo BID, contendo formalmente as competências (conhecimentos e habilidades) necessárias para ocupação dos cargos do programa, bem como a definição dos especialistas a serem contratados. Não foi detectada reclamação a respeito das habilidades dos especialistas, nem em relação ao seu quantitativo. Quanto à estrutura da UGP/PTU, excluindo a SAG, a estrutura foi definida por decreto, mas não teve critérios prévios de definição de competências. Entretanto, as entrevistas e exames realizados evidenciaram que os integrantes da UGP/PTU têm competência técnica para tratar dos assuntos correlatos à referida Unidade.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não houve mudanças em relação ao exercício anterior. Portanto, considera-se implementado esse controle.</p>	R8	●			●	●			●				
C29	<p>O programa possuir formalmente Políticas e procedimentos de recursos humanos que contemplem: a) padrões para recrutamento e seleção de profissionais qualificados; b) Treinamento para comunicação de papéis, responsabilidades e comprometimento com pessoas; c) aspectos de integridade, de ética e de competência; d) avaliação periódica; e) política de remuneração.</p>	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> O Edital para contratação do Serviço de Apoio ao Gerenciamento da UGP/PTU foi submetido e aprovado pelo BID, contendo formalmente as competências (conhecimentos e habilidades) necessárias para ocupação dos cargos do programa, bem com a definição da política de remuneração dos especialistas e da empresa a serem contratados. Portanto, considera-se implementado este controle.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não houve mudanças em relação ao exercício anterior. Portanto, considera-se implementado esse controle.</p>	R8	●			●	●			●				



C30	<p>O Programa/Projeto possuir segregação de responsabilidades na administração financeira do projeto (atividades de tesouraria, contabilidade e relatórios contábeis) prevendo a participação obrigatória de vários responsáveis diferentes nas autorizações mais relevantes.</p>	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> As atividades de administração financeira do Programa são segregadas. Para os desembolsos, o Banco envia um email para a UGP informando a transferência dos recursos, o que faz iniciar o processo no âmbito do GDF. Inicialmente, a UGP recebe o comunicado do Banco e comunica a Secretaria de Fazenda do DF solicitando a internalização dos recursos. Estes recursos ingressam em conta específica cuja movimentação é controlada pelo SIGGO. Há controles contábeis e financeiros no SIG e no SIGGO, o primeiro para elaboração de demonstrações financeiras ao BID e o outro para prestação de contas ao TCDF e também ao BID. Há segregação de funções nas diversas etapas das atividades de tesouraria, contabilidade e relatórios contábeis.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não houve mudanças em relação ao exercício anterior. Portanto, considera-se implementado esse controle.</p>	R9	●			●		●		●	
C31	<p>O Programa/Projeto possuir restrição de acesso às principais transações críticas dos sistemas financeiro e contábil, de acordo com as atribuições do usuário.</p>	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> O Siggo tem restrição de acesso às principais transações críticas dos sistemas financeiro e contábil, de acordo com o perfil autorizado do usuário. O SIG também possui perfis de permissão ao usuário utilizado pela UGP/PTU na elaboração de relatórios ao BID.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Além dos controles existentes, o SIG não permite acesso remoto a seus dados. Como não houve mudanças em relação ao exercício anterior, considera-se implementado esse controle.</p>	R9	●			●		●		●	
C32	<p>O programa dispor de instrumentos de revisão e/ou supervisão periódica (no mínimo mensal), abrangente e independente das principais transações, assegurando o monitoramento tempestivo sobre a funcionalidade da estrutura de controles em operação a fim de evitar transações irregulares ou fraudulentas.</p>	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> Toda a estrutura da UGP, apoiada pelo Serviço de Apoio ao Gerenciamento, integrada por especialistas que auxiliam a UGP no controle e o monitoramento das ações do Programa, funcionando como equipe de controle ou compliance. Apesar da estrutura existente, foram detectadas alguns falhas nos processos de revisão de cálculos e de procedimentos de recebimentos de obras e serviços da EPTG, dos Terminais de ônibus e Viadutos previstos no Programa. Tais falhas estão registradas no Anexo B deste Relatório, demandando providências para correções do sistema de controle existente no Programa. Portanto, considera-se parcialmente implementado este controle. Causa: reduzido número de técnicos com função de assessoria na UGP/PTU, para realizar as revisões analíticas de informações e de cálculos de medições. Efeito: podem ocorrer falhas nos pagamentos e informações sobre o Programa.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Foram detectadas novas falhas nos processos de revisão de cálculos e de procedimentos de recebimentos de obras e serviços da EPTG, bem como no pagamento de contratos gerenciados pela UGP/PTU e pela UGL DER/DF, Relatório sobre o Sistema de Controle Interno. Portanto, considera-se implementado apenas parcialmente esse controle.</p>	R9	●	<p>Algumas das obras e serviços foram executados antes da estruturação da UGP e das UGLs. Com a implantação da estrutura de gerenciamento do Programa, foram estabelecidos procedimentos adequados para a emissão dos Termos de Recebimento, Provisório e Definitivo. Eventuais falhas nos processos serão revistas, a fim de sanar os problemas relacionados.</p>	<p>À ST/DF dotar a UGP/PTU de técnicos em quantidade adequada, para a função de assessoria da UGP/PTU, para realizar as revisões analíticas de informações e de cálculos de medições, atualmente concentradas no Coordenador-Executivo do Programa, que conta com assessoria insuficiente.</p>	●		●	●	●	●



C33	<p>O programa possuir a distribuição de atividades críticas da área financeira (Tesouraria, contabilidade e Relatórios contábeis) entre responsáveis diferentes, assegurando uma adequada segregação de funções</p>	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> A estrutura da UGP/PTU, apoiada pela SAG, por meio dos diversos especialistas, possui razoável distribuição de tarefas de acordo com cada especialidade, com conferência dos dados pelas diversas áreas, de forma a garantir a integridade dos dados e a adequada revisão e segregação de responsabilidades e atribuições.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Como não houve mudanças em relação ao exercício anterior, considera-se implementado esse controle.</p>	R10	●						●		●		●	
C34	<p>O programa dispor de ferramentas adequadas para recepção, processamento e apresentação de informações consistentes em formato e prazo que dêem suporte à execução das atividades em todos os níveis da organização, utilizando os critérios de: a) INTEGRIDADE (englobe todos os dados); b) RELEVÂNCIA (conteúdo apropriado e relevante ao destinatário); c) DISPONIBILIDADE (informação deve estar disponível ao pessoal autorizado quando necessária); e d) EXATIDÃO (informação deve ser atual e mais exata possível) dos dados (confiabilidade).</p>	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> A UGP/PTU utiliza o sistema SIG que tem garantido razoavelmente a integridade, relevância, disponibilidade e exatidão dos dados de execução do Programa. Portanto, considera-se implementado este controle.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Como não houve mudanças em relação ao exercício anterior, considera-se implementado esse controle.</p>	R10	●			●	●			●	●	●		
C35	<p>O Programa/projeto manter a capacidade do sistema financeiro e contábil para verificar, controlar e acompanhar todas as fontes e usos de fundos relacionados ao projeto, incluindo as transações do fundo rotativo relacionado com o financiamento do Banco.</p>	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> O sistema SIG utilizado pela UGP/PTU controla e acompanha todas as fontes e usos de fundos relacionados ao projeto, incluindo as transações do fundo rotativo relacionado com o financiamento do Banco.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Como não houve mudanças em relação ao exercício anterior, considera-se implementado esse controle.</p>	R10	●			●				●	●		●	
C36	<p>O Programa/projeto manter capacidade do sistema financeiro e contábil para cumprir os requisitos do Banco.</p>	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> Toda a estrutura da UGP, apoiada pelo Serviço de Apoio ao Gerenciamento, integrada por especialista financeiro, teve sua dimensão negociada e aprovada pelo BID, antes da publicação do edital para contratação da SAG que apóia o gerenciamento do Programa. Essa estrutura tem sido adequada para promover os registros e demonstrativos com a tempestividade desejada.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Como não houve mudanças em relação ao exercício anterior, considera-se implementado esse controle.</p>	R10	●			●			●		●		●	



C37	<p>O Programa/projeto manter adequada a capacidade do sistema contábil utilizado pelos co-executores para o registro das transações financeiras, incluindo o fornecimento de dados consistentes à UGP para consolidação das informações financeiras</p>	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> Os exames realizados nas aquisições processadas nos coexecutores do Programa não apresentaram falhas relevantes na execução de despesas custeadas com recursos exclusivos de contrapartida do DF, relativos à contabilização das despesas nos termos do contrato de empréstimo com o BID. Os processos de aquisições custeados por recursos do BID são controlados contábil, orçamentária e financeiramente pela UGP. Não foram identificadas dificuldades no fornecimento de dados consistentes à UGP para consolidação das informações financeiras das UGLs, todavia, houve falhas no recebimento de serviços e obras, conforme relato no Anexo B do Relatório de Controle Interno. Portanto, considera-se parcialmente implementado este controle. Causa: há um único executor do contrato (UGL do DER) responsável pela fiscalização e atesto das medições das obras de adequação viária da EPTG, lotes 1 e 2, apesar de ser assessorado pela supervisora das obras, ocasionando sobrecarga de trabalho; Efeito: podem ocorrer falhas no recebimento de obras e serviços e, conseqüentemente, pagamentos indevidos.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Foram detectadas novas falhas nos processos de revisão de cálculos e de procedimentos de recebimentos de obras e serviços da EPTG em 2011, sob a responsabilidade da UGL DER/DF, conforme Relatório sobre o Sistema de Controle Interno, o que compromete parcialmente a consolidação das informações físicas, financeiras, orçamentárias e contábeis do Programa. Portanto, considera-se implementado apenas parcialmente esse controle.</p>	R10	●	<p>Algumas das obras e serviços foram executados antes da estruturação da UGP e das UGLs. Com a implantação da estrutura de gerenciamento do Programa, foram estabelecidos procedimentos adequados para a emissão dos Termos de Recebimento, Provisório e Definitivo. Entretanto, estão sendo tomadas medidas que visem resgatar a correta emissão desses documentos em obras e serviços que estejam sendo aceitos como Contrapartida no Programa.</p>	<p>À UGP/PTU À UGP/PTU promover a designação de fiscais (executores de contrato) diferentes para cada um dos quatro contratos de execução de obras e supervisão (2 contratos da Construtora e 2 da Supervisora), para garantir o mínimo de recursos humanos suficientes a uma fiscalização tempestiva e eficiente, assegurando maior nível de revisão e supervisão dos procedimentos adotados mediante a adequada segregação de funções.</p>	●		●			●	
C38	<p>O Programa deve possuir sistemas de gerenciamento que assegurem consistência dos registros com o SIGGO, e transferência integral e exata dos desembolsos realizados.</p>	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> Por dificuldades técnicas e dificuldades legais na integração dos sistemas, a conciliação dos registros do Siggo com os do SIG é feita manualmente, pela UGP e GOF/UAG/ST/DF.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Como não houve mudanças em relação ao exercício anterior, e ainda continua as dificuldades no acesso à conciliação bancária das contas do Programa, considera-se parcialmente implementado este controle.</p>	R10	●	<p>Restrições legais impedem a integração com o sistema SIGGO. A UGP/SAG observa não ter recebido, até o momento, nenhuma conciliação bancária, apenas os extratos bancários, quando solicitados pela UAG/GOF à SF.</p>	<p>Implementar recomendação contida em C49.</p>			●			●	●
C39	<p>O Programa manter a capacidade da área de processamento de dados para registrar e manter informações confiáveis sobre a documentação comprobatória das solicitações de desembolso.</p>	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> O sistema SIG utilizado pela UGP/PTU tem capacidade adequada para processar e manter registros sobre a documentação comprobatória das solicitações de desembolso.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Como não houve mudanças em relação ao exercício anterior, considera-se implementado este controle.</p>	R10	●				●			●	●	
C40	<p>O Programa possuir processo de seleção de colaboradores na área contábil que leve em consideração as competências técnicas.</p>	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> O especialista financeiro contratado pela SAG para assessor a elaboração dos registros e demonstrações contábeis possui capacidade técnica e experiência necessária para o exercício da atividade.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Como não houve mudanças em relação ao exercício anterior, considera-se implementado este controle.</p>	R11	●			●		●				



C41	O Programa possuir clara definição dos níveis de autoridade, descrições de cargo, número e suficiência de habilidades do pessoal que trabalha nas diferentes áreas de execução do projeto, formalmente definidos.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> O Edital para contratação do Serviço de Apoio ao Gerenciamento da UGP/PTU foi submetido e aprovado pelo BID, contendo formalmente as competências (conhecimentos e habilidades) necessárias para ocupação dos cargos do programa.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Como não houve mudanças em relação ao exercício anterior, considera-se implementado este controle.</p>	R11	●											
C42	o Programa/projeto possuir indicadores de desempenho que monitorem os processos executados.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> Mensalmente e semestralmente há relatórios de acompanhamento contendo os indicadores de desempenho da implantação do Programa nos seus diversos componentes.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Como não houve mudanças em relação ao exercício anterior, considera-se implementado este controle.</p>	R12	●			●			●				●	
C43	O Programa/projeto possuir processo de verificação da aderência das decisões, procedimentos e produtos às suas políticas e diretrizes.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> Toda a estrutura da UGP, apoiada pelo Serviço de Apoio ao Gerenciamento, atua no processo de verificação da aderência das decisões, procedimentos e produtos às políticas, diretrizes e objetivos do Programa. Também há monitoramento permanente da Representação do BID, haja vista a modalidade de aquisição aprovada no Contrato de Empréstimo ser "ex-ante", o que significa que as ações mais relevantes do processo devem receber a "não objeção" do Banco antes de serem implementadas.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Com o avanço do Programa em 2010, o processo de verificação da aderência dos produtos do Programa e seus objetivos estão parcialmente comprometidos, haja vista a finalidade de melhorar o transporte público coletivo não ter avançado, nem apresentar perspectivas dentro de um cronograma razoável que permita esperar o atingimento dos objetivos do Programa, conforme comentário registrado no controle C11. Assim, considera-se implementado apenas parcialmente esse controle.</p>	R12	●	Metas e cronograma estão pendentes de definição para uma segunda etapa do Programa (PTU II).	Implementar recomendação contida em C1					●			●	

**ÁREA: ADMINISTRAÇÃO DO SISTEMA DE CONTABILIDADE**

**Objetivo:** Cumprir as condições do contrato, das normas do BID, das cláusulas de caráter contábil-financeiro, regulamento operacional de crédito e/ou dos convênios interinstitucionais, quando aplicáveis, bem como das leis e demais regulamentos aplicáveis ao Contrato nº 1957/OC-BR.

**Riscos**

R13: Os registros contábeis e relatórios emitidos não refletirem a execução orçamentária, financeira e contábil do programa.

R14: Atrasos no fechamento das demonstrações contábeis.

R15: Descontrole dos saldos de recursos decorrentes da ausência ou incorreção dos registros de pagamentos.

R16: Aprovação e contabilização de despesas com projetos cuja natureza de gasto não possui verba disponível no Contrato

Avaliação
○
●
○
○

CONTROLES		AVALIAÇÃO DA AUDITORIA					CLASSIFICAÇÃO COSO										
Código do Controle	Mecanismos de controle esperado	Condição Encontrada/ Causa/ Efeito	Cód. do Risco	Nível de Implementação	Comentários do Gestor	Recomendações	Dimensões				Componentes						
							Estratégico	Operacional	Comunicação	Conformidade	Ambiente de Controle	Avaliação de Riscos	Atividades de Controle	Inf. e Comunicações	Monitoramento		
C44	O Plano de Contas aprovado deve estar cadastrado e disponível no sistema automatizado de registros contábeis com as características de cada conta.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> O sistema de Contabilidade Governamental do DF (Siggo) possui módulo de cadastramento de todo o orçamento do DF, incluindo as dotações do PTU-DF. O Sistema de Informações Gerenciais do Programa - SIG também cadastra o orçamento aprovado e alterações, bem como registra os limites dos investimentos a serem realizados com recursos do Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR do BID.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não foram detectadas mudanças no corrente exercício. Portanto, considera-se esse controle implementado.</p>	R13	●				●		●				●			
C45	O Programa deve aprovar Plano de Contas em consonância com as exigências do BID e suas necessidades gerenciais, operacionais, contábeis, orçamentárias e financeiras.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> Foi elaborado Plano de Contas de acordo com as exigências do BID, devidamente aprovado pela instituição, servindo amplamente às necessidades gerenciais, operacionais, contábeis, orçamentárias e financeiras.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não foram detectadas mudanças no corrente exercício. Portanto, considera-se esse controle implementado.</p>	R13	●				●							●		
C47	O plano de contas e o relacionamento entre os eventos e contas contábeis devem ser aprovados pela autoridade formalmente designada para isso.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> O Plano de Contas foi devidamente aprovado pelo BID.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não foram detectadas mudanças no corrente exercício. Portanto, considera-se implementado esse controle.</p>	R13	●								●	●		●		
C48	A alteração do relacionamento entre os eventos e as contas contábeis deve passar por revisão de responsável qualificado antes da aprovação de alterações no plano de contas.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> Não houve mudança no Plano de Contas aprovado pelo BID. As mudanças no Siggo são feitas conforme normativos da Secretaria de Fazenda do DF, que é a gestora do sistema e responsável pela contabilidade pública das despesas e receitas do DF. No SIG não houve mudança de contas e eventos até a presente data. Eventual alteração do Plano de Contas precisa ser submetida à aprovação do Banco, conforme previsão contratual.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não foram detectadas mudanças no corrente exercício. Portanto, considera-se implementado esse controle.</p>	R13	●								●			●		



C49	<p>O Programa deve realizar conciliação das contas bancárias mensalmente, realizada por pessoa que não tenha participação no processo de desembolso, conferindo os valores aprovados para desembolso e os efetivamente debitados em conta, considerando ainda as devidas fontes de recursos aprovadas e efetivadas.</p>	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> A conciliação é realizada mensalmente devido aos pequeno volume de pagamentos realizados, haja vista que os pagamentos atualmente têm ocorrido com essa periodicidade. Os recursos não transitam por tesouraria na UGP ou na ST/DF, ocorrendo apenas movimentação bancária do BID para a conta especial (dólares) e a conta da Secretaria de Fazenda específica para o controle do empréstimo, no Siggo. Há conciliação da conta em dólares, mas não em reais. O Núcleo de Finanças da GOF/UAG/ST não tem acesso aos saldos da contas em reais do Contrato de Empréstimo, que é controlada pela Secretaria de Fazenda, dificultando o controle dos recursos pela UGP/PTU/DF. Não há, portanto, a realização de conciliação bancária dos recursos internalizados no Brasil pela ST/DF, Coordenadora-Geral do Programa. Portanto, considera-se parcialmente Implementado esse controle. A principal causa da conciliação em reais não estar sendo realizada com todos os elementos exigidos é a falta de acesso à movimentação da conta pela UGP/PTU e GOF/UAG/ST. O principal efeito dessa falta de conciliação é a existência de saldos que não se conciliam com os movimentos ocorridos no exercício, comprometendo a fidedignidade dos demonstrativos financeiros contratuais.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Neste exercício a diferença na conta bancária ficou em quatorze reais. A Secretaria de Fazenda disponibilizou à UGP/PU as informações de conciliação bancária da conta 100-0166799. Contudo, a UGP alega que é necessário nova solicitação à Secretaria de Fazenda todo mês para ter acesso aos dados da conciliação bancária, fazendo-se necessário o envio automático e periódico das conciliações bancárias por parte da Secretaria de Fazenda. Portanto, considera-se implementado apenas parcialmente o controle.</p>	R13	●	<p>Em 2009, a ST/UGP informou que iria solicitar à Secretaria da Fazenda autorização de acesso para consulta aos saldos das contas em reais do Contrato de Empréstimo, com o objetivo de se realizar mensalmente a conciliação bancária. Informou ainda que a diferença estava sendo conciliada e o controle de saldos realizados nos recursos do BID seria estendido aos recursos de contrapartida. Em 2011 informou que a diferença estava regularizada, após enviar Ofício nº 39/2010 GAB/ST (Anexo I) de 10/6/2010, solicitando à SEF/DF para disponibilizar à UGP/PTU o acesso para consulta, dos saldos da conta em reais do FR. Recebido o Ofício nº 414/2010 GAB/SEF, de 24/6/2010, que informou que a conciliação da referida conta já é executada mensalmente pelo Núcleo de Conciliação Bancária da GEFIN/ DIGEF/ SUTES/SEF, e que os seus extratos encontram-se em seus arquivos à disposição, não havendo a necessidade de acesso junto à instituição financeira para tanto. A UGP/SAG observa não ter recebido, até o momento, nenhuma conciliação bancária, apenas os extratos bancários, quando solicitados pela UAG/GOF à SF.</p>	<p>a) à Secretaria de Fazenda encaminhar mensalmente à UGP/PTU cópia dos extratos da conta bancária e da conciliação bancária da conta 100-0166799, com o objetivo de viabilizar a gestão financeira do fluxo de caixa do Programa, bem como o a elaboração dos demonstrativos financeiros contratuais por parte da UGP/PTU; b) à UGP/PTU realizar a conciliação das contas bancárias em reais, conferindo os valores aprovados para desembolso e os efetivamente debitados em conta;</p>						
-----	---	---	-----	---	--	---	--	--	--	--	--	--



C50	<p>O programa deve possuir fluxo de documentos e informações que assegurem o registro tempestivo dos fatos contábeis, dentro dos respectivos períodos de competência.</p>	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b>  O BID comunica a UGP via escritório regional do Banco; A UGP comunica SEF/DF para internalizar; SEF comunica o BRB; BRB internaliza com câmbio oficial do BACEN; Todo o controle das contas fica a cargo da SEF; UGP/UAG gera apenas PP - a OB é feita pela SEF; Isso gera uma defasagem de 3 a 4 dias para pagar; Depois de receber a fatura, demora-se mais ou menos 5 dias para preparar a contabilização. As despesas realizadas pelas UGLs são encaminhadas à UGP para contabilização, para efeitos do BID, e às suas respectivas unidades de administração orçamentária e financeira para registros no SIGGO.  Há fluxogramas definidos quando as despesas são custeadas com recursos do BID ou mistos, de contrapartida e do BID.  Contudo, não há aprovação prévia do fluxo das despesas custeadas exclusivamente com recursos da contrapartida.  Portanto, considera-se parcialmente implementado esse controle.  As causas da ausência de fluxograma para despesas custeadas exclusivamente com recursos de contrapartida são a diversidade de UGLs que possuem, cada uma, seu próprio rito administrativo para aprovação e execução de despesas, e a preocupação principal na elaboração do programa ter se centrado nas despesas em que haviam recursos do BID envolvidos.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b>  A UGP formalizou e enviou às UGLs documento com o conjunto de critérios da documentação necessária dos contratos para acompanhamento e reconhecimento de contrapartida junto ao BID" (Memorandos 274, 275 e 276 de 14/12/2010). vide C80.  Portanto, considera-se implementado esse controle.</p>	R13	●	<p>O fluxograma financeiro do Programa contempla, além dos procedimentos para recursos BID, as etapas referentes aos recursos de contrapartida (Fluxograma Financeiro - item 2.1.1 ST/UGP - Aporte Local)</p>															
C51	<p>O sistema contábil deve possuir instrumentos que impeçam a inclusão ou exclusão de lançamentos contábeis com datas retroativas a períodos encerrados.</p>	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b>  O SIG permite correção por estorno, mas não permite a inclusão ou exclusão de lançamentos contábeis com datas retroativas a períodos encerrados. O SIG permite apenas ajustes nos lançamentos, preservando os lançamentos originais em seus registros. O SIGGO não permite correções, sendo necessário emitir um documento novo, mantendo os registros dos documentos anteriores que foram cancelados.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b>  Não foram detectadas mudanças no corrente exercício.  Portanto, considera-se implementado esse controle.</p>	R13	●	<p>Esclarecemos que o SIG <b>não</b> permite a inclusão ou exclusão de lançamentos contábeis com datas retroativas a períodos encerrados. O SIG permite apenas ajustes nos lançamentos, preservando os lançamentos originais em seus registros.</p>															
C52	<p>Os desembolsos ainda não contabilizados já reportados ao BID em justificativa de reembolso não podem ser excluídos dos registros contábeis.</p>	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b>  O Banco tem demorado costumeiramente uma semana para dar retorno. Não houve, até o presente momento, caso de rejeição de pedido de desembolso. Não houve exclusão de registros contábeis constatados pela auditoria.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b>  Não foram detectadas mudanças no corrente exercício.  Portanto, considera-se implementado esse controle.</p>	R13	●																
C53	<p>Os registros de transações automáticas ou manuais devem passar por revisão de pessoa independente daquela responsável pelo lançamento.</p>	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b>  Há um responsável pelo lançamentos e outro pela revisão dos lançamentos contábeis. Os demais especialistas da SAG, principalmente a coordenação, também fazem críticas aos lançamentos.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b>  Não foram detectadas mudanças no corrente exercício.  Portanto, considera-se implementado esse controle.</p>	R13	●																



ÁREA: SISTEMA CONTÁBIL-FINANCEIRO - FECHAMENTO CONTÁBIL

CONTROLES		AVALIAÇÃO DA AUDITORIA				CLASSIFICAÇÃO COSO										
Código do Controle	Mecanismos de controle esperado	Condição Encontrada/ Causa/ Efeito	Cod. do Risco	Nível de Implementação	Comentários do Gestor	Recomendações	Dimensões			Componentes						
							Estratégico	Operacional	Comunicação	Conformidade	Ambiente de Controle	Avaliação de Riscos	Atividades de Controle	Inf. e Comunicações	Monitoramento	
C54	<p>Deve haver cronograma formal para fechamento contábil, devidamente divulgado, contemplando:</p> <p>a) informações necessárias para o fechamento;</p> <p>b) responsáveis pelo fornecimento de cada informação em cada área de origem;</p> <p>c) responsável pela contabilidade para tratamento e análise da informação;</p> <p>d) prazo para fornecimento das informações;</p> <p>e) prazo para o encerramento da análise contábil e preparação dos demonstrativos;</p> <p>f) Mecanismos de acompanhamento do andamento das atividades, considerando os prazos estabelecidos.</p>	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b>  Há prazos contratuais para fechamentos parciais:  - Relatórios semestrais: 60 dias;  - Relatórios mensais: 5 dias;  Relatório anual (demonstrações contábeis): 120 dias.  Contudo, não há prazos formalmente definidos para as diversas etapas da elaboração das demonstrações contábeis.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b>  Apesar da UGP/PTU considerar que o atual processo tem se mostrado efetivo, é preciso ressaltar que os demonstrativos financeiros e contábeis de 2010 definitivos, dentro dos padrões exigidos pelo BID, foram entregues à auditoria somente em 22 de abril de 2010, a 8 dias da data final de entrega dos demonstrativos devidamente auditados ao BID.  O mesmo ocorre no exercício de 2011, onde fez necessário a devolução dos demonstrativos para esclarecimento das divergências e adequação aos normativos do BID, devendo retornar à auditoria devidamente corrigidos depois de 12 de abril para serem auditados novamente.  É preciso ressaltar que depois de auditados ainda há necessidade de apreciação do relatório pelas instâncias técnicas do TCDF e pelo Plenário do TCDF, bem como pela própria UGP e pelo Secretário de Transportes, curtíssimo prazo.  Além dos demonstrativos contábeis, há outras informações necessárias para a verificação de cumprimento de cláusulas contratuais, que não foram disponibilizadas tempestivamente à auditoria para apreciação em 2010, como foi o caso da renovação da frota de ônibus.  Em 2011, o mesmo problema ocorreu, e até o encerramento desta auditoria ainda se aguardava informação sobre a renovação da frota de ônibus. Mas a auditoria não obteve todas as informações solicitadas, apesar de reiteradas Notas de Auditoria desde final de 2010 e diversas solicitações verbais e formalizadas à UGP e ao DFTRANS, tendo inclusive sido requisitadas tais informações diretamente ao Diretor Geral do DFTRANS.  Tal situação evidencia que o processo não é efetivo e necessita urgentemente de um cronograma para elaboração dos demonstrativos do Contrato de Empréstimo e da disponibilização de informações necessárias à auditoria, que permitam aferir o cumprimento das cláusulas contratuais conforme exigido pelo BID, dentro do prazo de encaminhamento desses demonstrativos auditados de 120 dias fixado pelo BID.  Portanto, considera-se não implementado esse controle, mantendo-se integralmente as recomendações do exercício anterior.</p>	R14	●	<p>Em 2010, a UGP informou que "formalizará cronograma para o fechamento contábil."</p> <p>Em 2011, a UGP informou que, após a auditoria, não há necessidade de formalização de um cronograma para elaboração dos demonstrativos financeiros, considerando o porte do Programa e as atuais demandas. O atual processo tem se mostrado efetivo.</p>	<p>Recomendar à UGP/PTU formalizar o cronograma para elaboração dos demonstrativos financeiros do Programa, devendo conter, se possível, os seguintes elementos:  a) informações necessárias para o fechamento;  b) responsáveis pelo fornecimento de cada informação em cada área de origem;  c) responsável pela contabilidade para tratamento e análise da informação;  d) prazo para fornecimento das informações;  e) prazo para o encerramento da análise contábil e preparação dos demonstrativos;  f) Mecanismos de acompanhamento do andamento das atividades, considerando os prazos estabelecidos.</p>										



C55	Os ajustes dos demonstrativos devem ser revistos e aprovados por responsável diferente daquele que executou os lançamentos no sistema contábil.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> Existe rotina informal: passa pelos responsáveis pelas áreas de contabilidade, planejamento e sistema; há controle e revisão por mais de um responsável. Os ajustes ficam registrados em documentos enviados ao BID.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não foram detectadas mudanças no corrente exercício. Portanto, considera-se implementado esse controle.</p>	R15	●								●	●	
C56	Os dados contábeis devem ser comparados mensalmente com os dados e relatórios dos sistemas operacionais.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> Relatório de desembolso possui informação atualizada do acompanhamento contábil, físico e financeiro da execução. Principal relatório desse controle é o "Controle de Desembolsos e Aportes Locais".</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não foram detectadas mudanças no corrente exercício. Portanto, considera-se implementado esse controle.</p>	R15	●			●						●	
C57	Deve haver prévia análise das variações significativas dos balancetes do período sob exame comparando-os com o período anterior, de forma a identificar eventuais lançamentos ou totalizações incorretas.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> Não há rotina definida, entretanto, este é o primeiro ano de desembolso do programa e de elaboração de demonstrativos financeiros; não há o que comparar.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Os demonstrativos englobam a comparação do exercício com o exercício anterior. Não foram detectadas mudanças no corrente exercício. Portanto, considera-se implementado esse controle.</p>	R15	●					●		●	●	●	
C58	Os relatórios contábeis e financeiros devem ser previamente estabelecidos, contemplando os padrões de divulgação e destinatários (áreas internas e órgãos reguladores para os quais os relatórios devem ser encaminhados).	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> O Contrato BID define vários produtos a serem elaborados periodicamente pelo Programa: Mensal; Semestral; e anual.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não foram detectadas mudanças no corrente exercício. Portanto, considera-se implementado esse controle.</p>	R15	●			●					●		
C59	Os relatórios contábeis e financeiros devem ser previamente aprovados por autoridade previamente estabelecida.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> Os relatórios e demonstrativos contábeis e financeiros são definidos pelo BID e aprovados pelo Coordenador Executivo da UGP e, em alguns casos, pelo Coordenador Geral do Programa.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não foram detectadas mudanças no corrente exercício. Portanto, considera-se implementado esse controle.</p>	R15	●			●	●				●		



**ÁREA: ADMINISTRAÇÃO DE RECURSOS FINANCEIROS - CAPTAÇÃO DE RECURSOS**

**Objetivo:** Cumprir as condições do contrato, das normas do BID, das cláusulas de caráter contábil-financeiro, regulamento operacional de crédito e/ou dos convênios interinstitucionais, quando aplicáveis, bem como das leis e demais regulamentos aplicáveis no Contrato nº 1957/OC-BR.

**Riscos**

R18: Solicitações de reposição do fundo rotativo não acompanharem as necessidades do programa, ou não terem a documentação comprobatória, prejudicando o seu andamento e a elegibilidade das despesas.

R19: Realização de desembolsos divergentes com o orçamento aprovado.

R20: Descontrole dos saldos de recursos decorrentes da ausência ou incorreção dos registros de pagamentos.

R21: Pagamentos a fornecedores não cadastrados ou homologados, em desacordo com o contrato de empréstimo.

R22: Pagamentos indevidos ou duplicados aos fornecedores.

Avaliação
○
◐
○
○
◑

CONTROLES		AVALIAÇÃO DA AUDITORIA				CLASSIFICAÇÃO COSO								
Código do Controle	Mecanismos de controle esperado	Condição Encontrada/ Causa/ Efeito	Cód. de Risco	Nível de Implementação	Comentários do Gestor	Dimensões				Componentes				
						Estratégico	Operacional	Comunicação	Conformidade	Ambiente de Controle	Avaliação de Riscos	Atividades de Controle	Int. e Comunicações	Monitoramento
C66	O programa fazer o monitoramento diário das necessidades de reposição (solicitação de reembolso) do fundo rotativo, com base no planejamento de aquisições.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> A UGP faz planejamento das aquisições de acordo com o Plano aprovado pelo BID e faz a previsão do fluxo de caixa de acordo com as necessidades do programa, fazendo-se os devidos ajustes de acordo com as eventualidades que surgem no decorrer da execução dos contratos. Portanto, considera-se implementado esse tipo de controle.</p> <p><b>Situação encontrada nas Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não houve mudanças no corrente exercício.</p>	R18	●				●					●	●
C67	As solicitações de reposição do fundo rotativo devem ser aprovadas por responsável devidamente autorizado.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> O Especialista financeiro da SAG sugere com base no planejamento aprovado pelo Banco as necessidades de reposição do Fundo, e, com base nesses dados, o Coordenador Executivo aprova e submete ao Coordenador Geral do Programa para aprovação e encaminhamento ao BID. Portanto, considera-se implementado esse tipo de controle.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não houve mudanças no corrente exercício.</p>	R18	●						●	●		●	
C68	O programa fazer o monitoramento dos recursos transferidos do BID para a conta única do DF, com o devido registro nas contas contábeis definidas no plano de contas.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> O Banco envia um email para a UGP informando a transferência dos recursos, o que faz iniciar o processo no âmbito do GDF. Inicialmente, a UGP recebe o comunicado do Banco e comunica à Secretaria de Fazenda do DF solicitando a internalização dos recursos. Esses recursos ingressam em conta específica cuja movimentação é controlada pelo SIGGO, utilizando-se o plano de contas da contabilidade pública do DF. Além disso, a UGP controla pelo SIG a movimentação dos recursos de acordo com os critérios de contabilização do BID, para fins de registro e elaboração das demonstrações financeiras do Programa. Portanto, considera-se implementado esse tipo de controle.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não houve mudanças no corrente exercício.</p>	R18	●						●		●		●



C69	<p>O programa deve instruir solicitações de reembolso devidamente suportadas por documentação hábil que comprove os valores gastos.</p>	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> As solicitações de desembolso são instruídas pela UGP com a documentação exigida (cópias de NFs, NLS e Obs), e encaminha à Coordenação-Geral do Programa para fins de envio foram ao BID por meio de ofício. Portanto, considera-se implementado esse tipo de controle.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não houve mudanças no corrente exercício.</p>	R18	●										
C70	<p>O Programa deve realizar conciliações bancárias dos saldos do fundo rotativo, periodicamente (preferencialmente diárias), realizada por pessoa independente do processo da tesouraria.</p>	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> A conciliação é feita mensalmente devido aos pequeno volume de pagamentos realizados, haja vista os pagamentos atualmente ocorrerem com essa periodicidade. Os recursos não transitam por tesouraria na UGP ou na ST/DF, ocorrendo apenas movimentação bancária do BID para a conta especial (dólares) e a conta da Secretaria de Fazenda específica para o controle do empréstimo, no Siggo. A conciliação bancária é feita pela Secretaria de Fazenda e pela UGP/PTU. Portanto, considera-se implementado esse tipo de controle.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não houve mudanças no corrente exercício.</p>	R18	●										

**ÁREA: ADMINISTRAÇÃO DOS RECURSOS ORÇAMENTÁRIOS**

CONTROLES		AVALIAÇÃO DA AUDITORIA			CLASSIFICAÇÃO COSO													
Código de Controle	Mecanismos de controle esperado	Condição Encontrada/ Causa/ Efeito	Cód. do Risco	Nível de Implementação	Comentários do Gestor	Dimensões				Componentes								
						Estratégico	Operacional	Comunicação	Conformidade	Ambiente de Controle	Avaliação de Riscos	Atividades de Controle	Inf. e Comunicações	Monitoramento				
C71	O programa deve realizar o cadastramento do orçamento previsto e o efetivamente realizado, com vistas a realizar bloqueios e críticas automáticas, utilizando o resultado da comparação entre o orçado e o executado.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> O sistema de Contabilidade Governamental do DF (Siggo) possui módulo de cadastramento de todo o orçamento do DF, incluindo as dotações do PTU-DF. Paralelamente, o Sistema de Informações Gerenciais do Programa - SIG cadastra o orçamento aprovado e alterações, bem como registra os limites dos investimentos a serem realizados com recursos do Contrato de Empréstimo nº 1975/OC-BR. Portanto, considera-se implementado esse tipo de controle.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não houve mudanças no corrente exercício.</p>	R19	●							●		●		●			
C72	O Programa deve ter controle automatizado sobre o comprometimento do orçamento com os processos de aquisição já iniciados, de forma a evitar o estouro do orçamento.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> O Relatório de Controle de Desembolso do SIG controla os limites disponíveis de recursos do BID em cada componente para realização dos investimentos aprovados no Contrato de Empréstimo. Todavia, o controle dos orçamentos públicos do DF é executado pelo Siggo, que não possui monitoramento dos valores contratuais vinculado às disponibilidades orçamentárias. Esse controle é feito extra-sistema por meio de monitoramentos manuais. Nos processos de aquisição analisados não foram encontrados casos de extrapolação do orçamento após o contrato de empréstimo entrar em vigência, mas nas despesas retroativas realizadas com recursos de contrapartida ocorreu. Exemplo: Processo 0113.002374 - TRIER do DER, onde na 4ª Medição, consta a informação de que não havia orçamento para registrar o empenho da despesa já realizada. Essas falhas decorrem da fragilidade da gestão da programação orçamentária e financeira por parte da Secretaria de Fazenda do DF, identificada reiteradamente em vários exercícios e registradas nas contas do Poder Executivo do DF. Portanto, considera-se esse tipo de controle orçamentário está apenas parcialmente implementado.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não foram constatadas falhas dessa natureza nos processos examinados.</p>	R19	●		Não há recomendação específica sobre o assunto, porque há auditoria específica do TCDF para avaliar esses procedimentos de gestão orçamentária e financeira dos órgãos e entidades do Distrito Federal, aplicando-se ao caso, as recomendações que eventualmente vierem a ser determinadas pelo Plenário do TCDF, no âmbito do Processo nº 3301/2010 (Exercício de 2009) e Processo TCDF nº 35944/2010 (Exercício de 2010).								●		●		●



C73	<p>O Programa deve manter a consistência dos registros do Siggo e do sistema de gerenciamento do programa, relativos aos registros das contas a pagar decorrente de compras, contratos e medição dos serviços.</p>	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b>  Há limitações técnicas e legais para a integração do SIG com o Siggo. A confirmação de informações inter-relacionados é feita manualmente pela UGP e Núcleo de Finanças.  Na UGP, há registro dos contratos no SIG contendo o valor contratado, o valor pago e saldo a pagar. No Siggo também há registros dos contratos celebrados e os valores empenhados, liquidados e pagos, todavia, nem sempre os registros dos saldos a liquidar correspondem à realidade, devido a distância do reconhecimento das despesas e a efetivação do registro da liquidação, por meio de Notas de Lançamento - NLS.  Contudo, de acordo com entrevistas realizadas, a Secretaria de Fazenda tem limitado o registro da liquidação das despesas por meio de bloqueio do registro de NLS, de acordo com os limites financeiros da programação financeira do Distrito Federal. Muitas vezes, foram identificados nos processos analisados pela auditoria liquidação e pagamento das despesas ocorridas na mesma data, em decorrência desse tipo de procedimento.  Outro problema é que nem sempre há compatibilidade dos registros entre o SIG e o SIGGO, pois nem a UGP, nem a UAG/ST têm acesso aos saldos da conta em reais na Secretaria de Fazenda, apesar de receberem informações em documentos quando solicitado, o que dificulta o monitoramento tempestivo dos efetivos pagamentos realizados e dos recursos que saíram da conta, impactando o controle das contas a pagar.  Portanto, devido à dificuldade de conciliar os registros dos sistemas e de não haver acesso às informações da conta em reais por parte da Coordenação do Programa, considera-se que esse controle está implementado apenas parcialmente.  No final de 2010, a UGP informou que a diferença estava sendo conciliada e o controle de saldos realizados nos recursos do BID seria estendido aos recursos de contrapartida.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b>  Em 2011, a UGP informou que a diferença estava regularizada, após enviar Ofício nº 39/2010 GAB/ST (Anexo I) de 10/6/2010, solicitando à SEF/DF para disponibilizar à UGP/PTU o acesso para consulta, dos saldos da conta em reais do FR. Recebido o Ofício nº 414/2010 GAB/SEF, de 24/6/2010, que informou que a conciliação da referida conta já é executada mensalmente pelo Núcleo de Conciliação Bancária da GEFIN/DIGEF/ SUTES/SEF, e que os seus extratos encontram-se em seus arquivos à disposição, não havendo a necessidade de acesso junto à instituição financeira para tanto. A UGP informou ainda que realiza as conciliações bancárias do Programa mensalmente ou conforme as solicitações de internalização de recursos.  Os demonstrativos analisados evidenciaram que a conciliação bancária da conta de recursos em reais também passou a ser feita, todavia ainda não há um envio periódico dos extratos pela Secretaria de Fazenda à UGP/PTU, o que dificulta a conciliação diária da conta, prejudicando a gestão financeira do programa.</p>	R19	●		<p>a) À Secretaria de Fazenda: encaminhar mensalmente o extrato da conta bancária em reais do PTU à UGP, com o objetivo de viabilizar a conciliação bancária e a elaboração dos demonstrativos financeiros do Contrato de Empréstimo BID nº 1957/OC-BR.</p>				●		●		●
C74	<p>O Programa deve estabelecer a necessidade de aprovação formal por autoridade devidamente designada para a realocação de dotações orçamentárias, considerando os critérios definidos pelo BID.</p>	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b>  Pode haver remanejamento de até 10% do programado com aprovação do responsável pelo Programa na Representação do BID no Brasil; até 30%, precisa de autorização do Representante local do BID no Brasil ;  Acima disso, as autorizações precisam ser aprovadas pela sede do BID, em Washington. A UGP não pode executar nada acima do valor ajustado com o BID (recursos BID). Quanto aos limites de autorização para realocação de dotações orçamentárias, as normas legais e infralegais do Distrito Federal, principalmente a Lei Orçamentária, já definem os limites de realocação, os respectivos níveis de alçada, e autoridades competentes e forma de fazê-lo.  Portanto, considera-se implementado esse tipo de controle.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b>  Não houve mudanças no corrente exercício.</p>	R19	●			●		●		●		●	

**ÁREA: ADMINISTRAÇÃO DE RECURSOS FINANCEIROS - PAGAMENTO A FORNECEDORES**

CONTROLES		AVALIAÇÃO DA AUDITORIA					CLASSIFICAÇÃO COSO								
Código do Controle	Mecanismos de controle esperado	Condição Encontrada/ Causa/ Efeito	Cod. do Risco	Nível de Implementação	Comentários do Gestor	Recomendações	Dimensões			Componentes					
							Estratégico	Operacional	Comunicação	Conformidade	Ambiente de Controle	Avaliação de Riscos	Atividades de Controle	Inf. e Comunicações	Monitoramento
C75	As normas e diretrizes do programa devem definir claramente os limites de alçada para a realização de pagamentos e registros por usuário e tipo de desembolso.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> Não há limites de alçada por valores no Distrito Federal, todavia há autoridades ordenadoras de despesas previamente aprovadas e há segregação de funções para lançamento de empenho, liquidação e pagamento no Siggo, além das autorizações de pagamentos se originarem em pessoas diferentes daquelas que podem realizar pagamentos no Siggo. Os responsáveis pelo pagamento também não podem cadastrar fornecedores no sistema. Portanto, considera-se implementado esse tipo de controle.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não houve mudanças no corrente exercício.</p>	R20	●				●				●			
C76	O programa deve realizar centralizadamente os desembolsos, observando ainda os critérios e procedimentos de pagamento previamente definidos.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> Os desembolsos dos recursos do BID são centralizados na UGP/PTU e têm observado os critérios e procedimentos previamente definidos pelo BID. A execução de recursos exclusivos de contrapartida é realizada nas unidades responsáveis pela aquisição dos bens ou serviços. Portanto, considerando a centralização do controle dos recursos do BID, considera-se implementado esse tipo de controle.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não houve mudanças no corrente exercício.</p>	R20	●				●				●		●	
C77	O programa deve possuir sistema que bloqueie automaticamente o pagamento a fornecedores que não estejam previamente cadastrados.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> O cadastramento de fornecedores é feito por uma unidade da Gerência de Orçamento e Finanças/GOF/UAG/ST/DF e o pagamento é feito por outra unidade, encarregada de registrar as Ordens Bancárias no Siggo, identificando o fornecedor beneficiário. De acordo com entrevistas realizadas, a unidade responsável pelo pagamento não pode cadastrar o beneficiário do pagamento, mas apenas fazer o pagamento para beneficiários cadastrados. Portanto, considera-se implementado esse tipo de controle.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não houve mudanças no corrente exercício.</p>	R21	●								●	●	●	



C78	<p>O programa deve possuir sistema que bloqueie automaticamente a inclusão de notas fiscais em duplicidade e assegure o preenchimento corretos de todos os campos com dados críticos das propostas de pagamento (exemplos: data de vencimento, valor, número, fornecedor)</p>	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b>                  No SIG os saldos contratuais com serviços pagos e a pagar são controlados. o SIG possui mecanismo que bloqueia a inclusão de notas fiscais em duplicidade, além de haver rotinas de validação para todos os campos com dados críticos.                  De acordo com entrevistas realizadas, o Siggo nem sempre impede o pagamento duplicado de notas fiscais, havendo casos de ocorrência quando se utiliza mais de uma Nota de Empenho para pagar a mesma fatura.                  Exemplo disso ocorreu com despesas que não integram o programa. Tal pagamento indevido ocorreu porque foram entregues duas faturas originais que acabaram sendo pagas em duplicidade, fato este já corrigido, mas que merecem a devida atenção e monitoramento da UGP/PTU, para que não venham a ocorrer no âmbito do Programa de Transporte Urbano.                  Como subsídio, o ordenador controla extra-sistema os valores pelo saldo do contrato, pago e a pagar, de forma a evitar o pagamento acima do valor do contrato.                  Portanto, haja vista as limitações do Siggo, considera-se apenas parcialmente implementado esse tipo de controle.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b>                  Não houve mudanças no corrente exercício.</p>	R22	●	<p>Conforme descrito na "Condição Encontrada", o SIG possui mecanismo que bloqueia a inclusão de notas fiscais em duplicidade, além de haver rotinas de validação para todos os campos com dados críticos.</p>	<p>À Secretaria de Fazenda identificar as eventuais vulnerabilidades do Siggo quanto à possibilidade de ocorrência de pagamento em duplicidade de notas fiscais e faturas de bens e serviços e adotar as providências cabíveis no sentido de impedir esse tipo de ocorrência, por intermédio dos devidos bloqueios no sistema.</p>										
C79	<p>O programa deve possuir sistema que bloqueie automaticamente a inclusão de alterações nos dados das ordens de pagamento após sua aprovação, como valores, data de vencimento e meio de pagamento.</p>	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b>                  O Siggo impede que a unidade responsável pelo pagamento faça alterações nas ordens de pagamento emitidas, pois registra apenas as Previsão de Pagamento - PP, e a Secretaria de Fazenda é que emite as Ordens bancárias. Quando há erros no preenchimento da PP ou se deseja qualquer alteração desse registro é emitido novo documento cancelando no sistema essa PP e outra PP é registrada no sistema, permanecendo o registro de todas as transações efetuadas.                  Eventuais alterações nos dados do fornecedor, excetuando o nome, podem ser feitas apenas pelo órgão central do Sistema de Administração Financeira do DF (Secretaria de Fazenda). Se houver divergência dos dados da ordem bancária e os registros do CNPJ da Secretaria da Receita Federal e os dados bancários da contas, o pagamento é devolvido pelo Banco de Brasília à Secretaria de Fazenda.                  Portanto, considera-se esse controle implementado.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b>                  Não houve mudanças no corrente exercício.</p>	R22	●												

**ÁREA: AQUISIÇÕES - CADASTRAMENTO DE FORNECEDORES**

**Objetivo:** Cumprir as normas e procedimentos de aquisições e desembolsos relativos à seleção, à adjudicação, à contratação, recebimentos e pagamentos de aquisição de bens e à contratação de obras e serviços de consultoria financiados com recursos do empréstimo e da contrapartida local, bem como da validade da documentação comprobatória e da qualificação das despesas apresentadas nas solicitações de desembolso do Contrato nº 1957/OC-BR.

**Riscos**

	Avaliação
R23: Falhas na contratação de fornecedores impedirem ou prejudicarem a tempestividade e a qualidade das aquisições de acordo com o Plano de Aquisições, comprometendo o atingimento dos objetivos do programa.	○
R24: Aquisições necessárias ao programa não dispor de verba orçamentária para sua implementação, prejudicando a execução do programa.	○
R25: Aquisições desnecessárias ou não relacionadas ao objeto do programa.	○
R26: Compras em desacordo com os procedimentos licitatórios exigidos pelo BID, no contrato de empréstimo.	○
R27: Recebimento de materiais e/ou serviços em desacordo com a especificação licitada/plano de aquisições e/ou em desacordo com os procedimento contábeis, orçamentários ou financeiros previstos no contrato de empréstimo..	●

CONTROLES		AVALIAÇÃO DA AUDITORIA					CLASSIFICAÇÃO COSO								
							Dimensões				Componentes				
Código de Controle	Mecanismos de controle esperado	Condição Encontrada/ Causa/ Efeito	Cód. de Risco	Nível de Implementação	Comentários do Gestor	Recomendações	Estratégico	Operacional	Comunicação	Conformidade	Ambiente de Controle	Avaliação de Riscos	Atividades de Controle	Inf. e Comunicações	Monitoramento
C80	<p>O programa definir políticas e procedimentos operacionais que englobem o processo de aquisições de produtos e serviços e desembolso, incluindo:</p> <p>a) a manutenção do cadastro de fornecedores e materiais;</p> <p>b) emissão de solicitações de compras, cotações, análises e determinação das propostas vencedoras;</p> <p>c) limites de aprovações;</p> <p>d) aprovação e assinatura de contratos;</p> <p>e) recebimento de materiais, medição e aprovação das medições de serviços;</p> <p>f) aprovação do pagamento;</p> <p>g) utilização e controle das modalidades de pagamento;</p> <p>h) qualidade da documentação de suporte da transação.</p>	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b></p> <p>As políticas e os procedimentos são definidos pelo Contrato, pelas GNs (Normas de aquisição do BID) e pelo Plano de Aquisição e utilizam-se os manuais e procedimentos do BID, bem como normas nacionais e distritais relativas à execução de despesa pública e de aquisições.</p> <p>Existe fluxo para iniciar o processo de compras, de acordo com o cronograma do Plano de Aquisições aprovado pelo Banco.</p> <p>Também há fluxos e normas específicas para aplicação de recursos exclusivos do BID ou recursos de fonte mista do BID e do DF.(vide primeiro Relatório mensal encaminhado ao BID).</p> <p>Entretanto, não há fluxogramas específicos para os processos de aquisição custeados exclusivamente com recursos de contrapartida, como por exemplo:</p> <p>b) emissão de solicitações de compras, cotações, análises e determinação das propostas vencedoras;</p> <p>c) limites de aprovações;</p> <p>d) recebimento de materiais, medição e aprovação das medições de serviços;</p> <p>f) utilização e controle das modalidades de pagamento;</p> <p>g) qualidade da documentação de suporte da transação.</p> <p>Portanto, considera-se esse controle parcialmente implementado.</p> <p>Causa: Dispensa da elaboração do regulamento operacional do programa.</p> <p>Efeito: adoção de procedimentos em desconformidade com as normas e/ou execução de procedimentos sem uniformidade no Programa.</p> <p>(cont.)</p>	R23	●	<p>O Fluxo de Aquisições do Programa contempla todas as fases do processo (planejamento, preparação, solicitação e avaliação de propostas, negociação e adjudicação), nas modalidades previstas para o Programa. O Plano de Aquisições detalha os limites, as modalidades, as datas e os valores previstos para cada pacote a ser licitado. As normas e procedimentos específicos para recebimento de materiais, medição, aprovação e pagamentos constam (ou constarão) nos respectivos editais. Há, ainda, especificamente, o Fluxograma de Obras do Programa, conforme suas fases (planejamento e preparação dos serviços; execução e controle da obra; mudanças na execução da obra; encerramento/entrega da obra).</p> <p>Em relação ao cadastramento de fornecedores e materiais, isso não se aplica, conforme resposta à nota de auditoria transcrita a seguir: "O programa não possui cadastro específico de fornecedores nem normas específicas sobre esse cadastramento, dada a restrita existência e amplitude das aquisições prevista no Programa.</p> <p>Portanto, considera-se esse controle não aplicável ao Programa, dada a natureza de sua finalidade específica, considerando ainda que o custo benefício dessas atividades pode não justificar sua implantação na UGP/PTU." (cont.)</p>		●	●			●				



C80		<p>Demonstrações Financeiras de 2010:          Apesar da UGP alegar não possuir competência para recomendar a adoção de procedimentos à UGLs, o Decreto Distrital nº 28.271, de 12 de setembro de 2007, que regulamentou as competências da ST/DF e da UGP, atribuiu-lhe a responsabilidade pela coordenação geral e execução do Programa de Transporte Urbano – PTU, dentre essas competências destacam-se:          “I – controlar e avaliar resultados das ações desenvolvidas no âmbito do Programa, compatibilizando e articulando as ações e os agentes envolvidos na execução do Programa e demais órgãos e entidades públicas e privadas intervenientes ou parceiras;          III – celebrar convênios e contratos e expedir os atos necessários ao desenvolvimento do Programa;          V – assegurar o cumprimento das diretrizes e das estratégias fixadas para a consecução dos objetivos e metas do Programa;          XI – gerenciar os contratos, focando no acompanhamento global das intervenções, no controle de qualidade e no monitoramento e avaliação continuada de resultados;          XIII – efetuar a administração de interfaces e a manutenção de entendimentos com as Unidades Técnicas e demais agentes internos e externos envolvidos;          Contudo, em 15/12/2010, a UGP elaborou os Memorandos 274, 275 e 276 de 14/12/2010 destinados às UGLs orientando essas unidades sobre os procedimentos a serem adotados nas aplicações de recursos exclusivos de contrapartida, para fins de comprovação junto ao BID.          Portanto, diante das providências adotadas pela UGP, considera-se implementado este controle.</p>		<p>Outra observação que se faz é que, conforme o "Documento Conceptual de Proyecto (DCP)", de 22 de novembro de 2006, cap. III, item B "Ejecución y administración del Programa", pág. 11, não se considera necessário contar com um regulamento (ou norma) operativo, ou seja, com um plano operativo do Programa. Em dez/2010, a UGP informou que já existem procedimentos normatizados. O Fluxo de Aquisições do Programa contempla todas as fases do processo (planejamento, preparação, solicitação e avaliação de propostas, negociação e adjudicação) nas modalidades previstas para o programa. O Plano de Aquisições detalha os limites, as modalidades, as datas e os valores previstos para cada pacote a ser licitado. As normas e procedimentos específicos para recebimento de materiais, medição, aprovação e pagamentos constam nos respectivos editais. Há, ainda especificamente, o Fluxograma de Obras do Programa, conforme fases (planejamento e preparação dos serviços; execução e controle da obra; mudanças na execução da obra; encerramento/entrega da obra). Além disso, foi elaborado pela UGP/SAG o documento "Normas e Procedimentos para Gestão e Fiscalização dos Contratos do PTU-DF".          Em relação às UGLs, entendemos que não cabe à UGP recomendar e nem elaborar tais rotinas/procedimentos; apenas encaminhá-las os critérios de documentação exigida para a contrapartida (Anexo 10). Informo ainda que " foi formalizado e enviado às UGLs documento com o conjunto de critérios da documentação necessária dos contratos para acompanhamento e reconhecimento de contrapartida junto ao BID" (Memorandos 274, 275 e 276 de 14/12/2010).</p>										
-----	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--



C81	<p>O cadastramento da estrutura orçamentária do programa no sistema, deve estar em consonância com as necessidades previstas no plano de aquisições e as diretrizes do programa. O sistema deve possuir:</p> <p>a) controles para relacionar os investimentos realizados com os limites definidos nas diretrizes gerais para o programa;</p> <p>b) controles para cada categoria de gastos estabelecida e sua proporcionalidade (BID x DF)</p> <p>c) As dotações orçamentárias devem estar de acordo com os valores previstos no contrato de empréstimo;</p> <p>d) rotinas para acompanhamento dos processos de aquisição das dotações;</p> <p>e) rotinas que impeçam aquisições que excedam o limite das dotações autorizadas;</p>	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b>  O orçamento é cadastrado no Siggo e no SIG;  O BID exige o encaminhamento do orçamento do exercício e alterações para comprovação de dotações para o Programa;  O sistema de Contabilidade Governamental do DF (Siggo) possui módulo de cadastramento de todo o orçamento do DF, incluindo as dotações do PTU-DF. O Sistema de Informações Gerenciais do Programa - SIG também cadastra o orçamento aprovado e alterações, bem como registra os limites dos investimentos a serem realizados com recursos do Contrato de Empréstimo nº 1975/OC-BR. Os investimentos previstos e realizados são controlados no Siggo e no SIG (UGP), gerando relatórios periódicos para o monitoramento do Programa.  Portanto, considera-se implementado esse tipo de controle.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b>  Não houve mudanças no corrente exercício.</p>	R24	●										
-----	---	---	-----	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

**ÁREA: AQUISIÇÕES - EXECUÇÃO DE COMPRAS E CONTRATAÇÃO DE SERVIÇOS**

CONTROLES		AVALIAÇÃO DA AUDITORIA					CLASSIFICAÇÃO COSO								
Código do Controle	Mecanismos de controle esperado	Condição Encontrada/ Causa/ Efeito	Cod. do Risco	Nível de Implementação	Comentários do Gestor	Recomendações	Dimensões			Componentes					
							Estratégico	Operacional	Comunicação	Conformidade	Ambiente de Controle	Avaliação de Riscos	Atividades de Controle	Inf. e Comunicações	Monitoramento
C82	As aquisições devem ter aprovação formal pelo devido responsável, antes do início do processo de aquisição do Programa.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> As aquisições seguem plano aprovado pelo BID e previstas no Acordo de Empréstimo. As aquisições custeadas com recursos do BID são previamente aprovadas pelo Coordenador Geral do Programa (ST/DF). Portanto, considera-se implementado esse tipo de controle.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não houve mudanças no corrente exercício.</p>	R25	●						●	●	●			
C83	Rotinas de críticas do sistema devem impossibilitar compras de itens não permitidos pelas regras gerais do programa.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> Não há rotina prevista para impedir a realização de compras não incluídas no Plano, a não ser as limitações que o próprio Plano de Aquisições impõe. Aquisições que não se enquadram no plano são desprezadas, sendo custeadas exclusivamente com recursos do orçamento do DF; Não foi detectado esse tipo de despesa na auditoria. Portanto, considera-se implementado esse tipo de controle.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não houve mudanças no corrente exercício.</p>	R25	●						●		●		●	
C84	Enquadramento automático da licitação na modalidade adequada, conforme valor e natureza da aquisição.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> O Plano de Aquisição já prevê o tipo e modalidade de licitação a ser realizada em cada aquisição, conforme valor e natureza da aquisição. Portanto, considera-se implementado esse tipo de controle.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não houve mudanças no corrente exercício.</p>	R26	●							●		●		
C85	Processo de aquisições observarem os pré-requisitos legais de acordo com a modalidade da aquisição.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> O enquadramento já vem no Plano de Aquisições previsto no Contrato de Empréstimo, tendo o BID aprovado o Plano encaminhado pela UGP/PTU. Se houver mudanças, é necessária a não objeção do Banco; Há assessoria jurídica na UGP com a finalidade de verificar a observância desses pré-requisitos. Portanto, considera-se implementado esse tipo de controle.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não houve mudanças no corrente exercício.</p>	R26	●							●		●		
C86	Dispensa de licitação devidamente aprovados por parecer do competente órgão jurídico.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> Não há previsão de dispensa de licitação na execução do Plano. Se houver mudanças, é necessária a não objeção do Banco; Há assessoria jurídica na UGP com a finalidade de verificar a observância desse pré-requisitos. Não foram observados casos de dispensa de licitação no período examinado. Portanto, considera-se implementado esse tipo de controle.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não houve mudanças no corrente exercício.</p>	R26	●								●		●	



C87	Conformidade dos mapas comparativos de preços, com o relatório de julgamento, o contrato e o empenho, impossibilitando divergências nas informações-chave (exemplo: fornecedor, objeto/itens, quantidades e preços) entre essas quatro etapas.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> A comparação de preços é feita de acordo com o Plano de Aquisição aprovado pelo BID, além do edital que estipula preço de referência (fornecedor pode apresentar preço maior que o de referência) e as propostas são analisadas pela Comissão de Licitação e a ata de julgamento recebe a "não objeção" do BID, antes da contratação efetiva do fornecedor. Não houve exceções detectadas pela auditoria. Há assessoramento jurídico para escolha da proposta vencedora. Portanto, considera-se implementado esse tipo de controle.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não houve mudanças no corrente exercício.</p>	R26	●																
C88	Decisões sobre a proposta vencedora baseada na melhor condição técnica/preço, devidamente suportadas por consistente parecer técnico.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> Os procedimentos definidos para licitação já prevêm a escolha por melhor proposta. Nos processos examinados não foram detectadas exceções. Portanto, considera-se implementado esse tipo de controle.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não houve mudanças no corrente exercício.</p>	R26	●																
C89	Centralização de todas as aquisições em uma unidade para padronização e controle dos procedimentos definidos pelo BID, de acordo com o Contrato de Empréstimo.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> As aquisições são diluídas em várias UGLs para execução das compras, sob a supervisão da UGP, conforme aprovado no Contrato de Empréstimo. A execução orçamentária e financeira dessas aquisições são centralizadas na UGP, quanto aos recursos do BID. Os recursos da contrapartida são executados de forma descentralizada pelas UGLs. Não houve exceções detectadas pela auditoria. Portanto, considera-se implementado esse tipo de controle.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não houve mudanças no corrente exercício.</p>	R26	●																
C90	Monitoramento do fornecimento de materiais e de prestação de serviços via sistema automatizado, que possua críticas automáticas sobre as condições comerciais praticadas e efetivamente contratadas pelo programa.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> Os contratos são cadastrados no SIG, onde são registrados os procedimentos de execução orçamentária, financeira e física dos contratos. O monitoramento é realizado em relação a valores financeiros do contrato, não realizando a crítica analítica dos bens e serviços contratados, que fica a cargo do executor do contrato. A observância dos procedimentos do BID é assegurada pela elaboração dos termos de referência para contratação e submissão à aprovação do Banco por intermédio da não-objeção. A UGP/PTU também possui especialista em licitações para assessorar a observância da legalidade dos procedimentos de aquisições. As aquisições conduzidas pelas UGLs recebem a orientação e o monitoramento por parte da UGP/PTU. Portanto, apesar de não serem automatizados, os controles manuais e acessórios existentes são suficientes para observância dos procedimentos licitatórios exigidos pelo BID. É preciso ressaltar que não está incluída nesta avaliação a qualidade do recebimento das obras e serviços, mas tão somente a de sistema de monitoramento automatizado. Assim, considera-se implementado esse controle.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não houve mudanças no corrente exercício.</p>	R26	●	A crítica analítica dos serviços e bens contratados é realizada por profissionais especializados. Entendemos que são realizadas pelo sistema as críticas e validações possíveis de serem quantificadas e automatizadas. Processos inerentes à capacidade única humana de raciocínio analítico e tomada de decisão não poderiam ser automatizadas. Caberia, no sistema, apenas o registro das análises críticas.															



C91	Realização de aquisições somente de fornecedores homologados e aquisições feitas apenas de fornecedores cadastrados nos sistemas governamentais em situação regular.	<b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> O BID possui regras próprias sobre fornecedores elegíveis para participarem de licitações com recursos do Banco. Não foram detectadas exceções ao cumprimento das normas do BID nos processos examinados, onde todas as aquisições examinadas foram por licitação com habilitação prévia dos fornecedores. Portanto, considera-se implementado esse tipo de controle.  <b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não houve mudanças no corrente exercício.	R26	●														●	●
-----	--	--	-----	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---	---



ÁREA: AQUISIÇÕES - RECEBIMENTO DAS COMPRAS E MEDIÇÃO DOS SERVIÇOS

CONTROLES		AVALIAÇÃO DA AUDITORIA					CLASSIFICAÇÃO COSO									
Código do Controle	Mecanismos de controle esperado	Condição Encontrada/ Causa/ Efeito	Cod. do Risco	Nível de Implementação	Comentários do Gestor	Recomendações	Dimensões				Componentes					
							Estratégico	Operacional	Comunicação	Conformidade	Ambiente de Controle	Avaliação de Riscos	Atividades de Controle	Inf. e Comunicações	Monitoramento	
C92	Controles adequados sobre o recebimento de materiais e/ou serviços.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> A crítica da qualidade e quantidade dos bens, bem como de cumprimento de prazos e demais condições contratuais fica a cargo do fiscal executor de cada contrato. Os exames realizados pela auditoria evidenciaram diversas falhas na execução de contratados, relativos ao recebimento de obras e serviços em desacordo com a qualidade e a quantidade previstas nos contratos e projetos básicos e executivos, bem como com atrasos na entrega de produtos, evidenciando a fragilidade do atual sistema de fiscalização de contratos do Programa (vide Relatório do Controle Interno, tópico: Achados e Constatações significativas sobre o sistema de Controle Interno do Programa de Transporte Urbano – PTU/DF e Anexo B deste relatório, contendo o resultado da fiscalização de obras e serviços de engenharia). As falhas identificadas pela auditoria também não foram identificadas pela UGP/PTU. Portanto, devido as falhas identificadas pela auditoria, requerendo mudanças urgentes na fiscalização dos contratos para garantia da plena execução das obras e serviços do Programa, considera-se implementado apenas parcialmente esse tipo de controle. Causa: reduzido número de servidores atuando como fiscais do contrato (executores dos contratos) e de técnicos com função de assessoria na UGP/PTU, para realizar as revisões analíticas de informações e de cálculos de medições das obras e serviços contratados. Efeito: Pagamentos indevidos e demonstrativos contábeis, físicos e financeiros do programa não espelharem fielmente o andamento do programa. (cont.)</p>	R27	●	<p>Em 2010, a UGP informou que algumas das obras e serviços foram executados antes da estruturação da UGP e das UGLs. Com a implantação da estrutura de gerenciamento do Programa, foram estabelecidos procedimentos adequados para a emissão dos Termos de Recebimento, Provisório e Definitivo. Eventuais falhas nos processos serão revistas, a fim de sanar os problemas relacionados. Ao plano de ação do BID, a UGP informou que os equívocos de medição do pavimento rígido e pagamentos indevidos observados já foram regularizados. (cont.)</p>	<p>a) À ST/DF dotar a UGP/PTU de técnicos em quantidade adequada, para a função de assessoria da UGP/PTU, para realizar as revisões analíticas de informações e de cálculos de medições, atualmente sobrecarregadas no Coordenador-Executivo do Programa e assessoria insuficiente existente;</p> <p>b) À UGP/PTU designar, por meio de indicação das UGLs, a quantidade adequada de executores do contrato da adequação viária da EPTG, para cada um dos dois lote, com a finalidade de fiscalizar e atestar o recebimento das obras e serviços entregues pela construtora responsável; (cont.)</p>										



		<p>(cont.)</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b>  A UGP adotou providências para corrigir apenas os efeitos da estrutura deficitária de fiscalização em um caso pontual, mas não comprovou a adoção de nenhuma providência para atacar a causa do problema, para que outras falhas não ocorressem ou ocorrem em menor escala.  A ausência de segregação de funções foi detectada em vários processos de aquisições em 2009 e não apenas no processo da EPTG, mas a UGP não apresentou nenhuma justificativa ou providência sobre isso.  Além disso, foram constatadas novas falhas no recebimento de obras e serviços de engenharia tal como ocorrido no exercício anterior.  Como as recomendações da auditoria não foram cumpridas, nem foram adotadas outras providências para atacar a causa das falhas ocorridas, essas continuaram a ocorrer no presente exercício, colocando em risco a qualidade das obras e serviços financiados pelo Programa.  No caso específico das obras da EPTG, a permanência de um único servidor do DER para fiscalização e atesto dos quatro contratos provocou inúmeros equívocos tanto nos pagamentos como no recebimentos de serviços em 2009. Em 2010, como não houve nenhuma providência efetiva da UGP para mudar essa realidade, novas falhas se repetiram na fiscalização dos contratos, conforme se verifica no Anexo B deste Relatório.  É preciso ressaltar ainda que a NOVACAP está sem servidores designados para a UGL, desde o início de 2011, o que impacta diretamente a execução do Programa. A existência e o funcionamento da UGL NOVACAP é um dos compromissos contratuais assumidos pelo Distrito Federal no Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR;  Tal situação coloca em risco as obras financiadas com os recursos do contrato, tanto em qualidade quanto em quantidade.  Desta forma, considera-se não implementada tal recomendação e mantém-se as recomendações do exercício anterior.</p>			<p>Posteriormente, a UGP alegou que, frente às demandas atuais, não havia necessidade de redimensionamento da estrutura de gerenciamento do Programa.</p>	<p>c) À NOVACAP designar responsáveis pela UGL, em atendimento aos compromissos contratuais assumidos pelo Distrito Federal no Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR;</p>								
C93	<p>Registro contábil, orçamentário e financeiro centralizado das notas fiscais do programa, com base em documentos válidos e pré-aprovados pela área responsável pelo recebimento do material ou medição do serviço.</p>	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b>  Os registros contábeis, orçamentários e financeiros são centralizados na UGP/PTU relativos à aplicação dos recursos do BID. Quanto à aplicação dos recursos de contrapartida executados pelas UGLs o registro na UGP se limita às Notas Fiscais e as Ordens Bancárias emitidas. Nos documentos analisados não foram identificadas exceções de validade nos documentos examinados. Notas fiscais emitidas que estavam incompatíveis com a execução dos serviços foram devolvidas ao fornecedor, sendo recusado o atesto das citadas faturas, conforme registro desta auditoria no item 13. do item IV deste Relatório de Controle Interno.  Portanto, considera-se implementado esse controle.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b>  Não houve mudanças no corrente exercício.</p>	R27	●				●		●				



C94	<p>Medições apresentadas pelo fornecedor devidamente aprovadas por responsável nomeado pelo gerenciamento do programa, antes do pagamento ao fornecedor.</p>	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> A crítica da qualidade e quantidade dos bens, bem como de cumprimento de prazos e demais condições contratuais fica a cargo do fiscal executor de cada contrato. Os fiscais são nomeados pelas UGLs e ST/DF, responsáveis pela execução dos contratos. Com base no recebimento dos bens atestado pelo executor do contrato, o Coordenador Executivo e o Geral aprovam formalmente os pagamentos antes de serem realizados, conforme previsto no fluxo financeiro do Programa.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> As UGLs DER e DFTRANS estão com seus respectivos UGLs formalmente designados. A NOVACAP está sem servidores designados para a UGL, desde o início de 2011, o que impacta diretamente a execução do Programa. A existência e o funcionamento da UGL NOVACAP é um dos compromissos contratuais assumidos pelo Distrito Federal no Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR. Considerando a inexistência de responsável nomeado para a UGL NOVACAP, considera-se esse controle implementado apenas parcialmente..</p>	R27	●	<p>Algumas das obras e serviços foram executados antes da estruturação da UGP e das UGLs. Com a implantação da estrutura de gerenciamento do Programa, foram estabelecidos procedimentos adequados para a emissão dos Termos de Recebimento, Provisório e Definitivo. Eventuais falhas nos processos serão revistas, a fim de sanar os problemas relacionados.</p>	<p>À NOVACAP designar responsáveis pela UGL, em atendimento aos compromissos contratuais assumidos pelo Distrito Federal no Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR; (idem à alínea c do C92)</p>					●		●	
C95	<p>As liquidações de despesas devem ser registradas no sistema contábil, financeiro e orçamentário no prazo de 30 dias, a contar do atesto pelo responsável pelo recebimento do material ou medição do serviço.</p>	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> Diversos processos de aquisições examinados pela auditoria evidenciaram que o prazo de 30 dias não é cumprido para liquidação e pagamento das obras e serviços executados e atestados, custeados com recursos exclusivos de contrapartida. Exemplo: Processo 0113.002374 - TRIER do DER, onde na 4ª Medição, consta a informação de que nem não havia orçamento para registrar o empenho da despesa já realizada. No tocante à liquidação das despesas conduzidas pela UGP/PTU, não foram identificados casos de desconformidade pela auditoria. Portanto, considera-se parcialmente implementado esse controle. Causa: Fragilidades da execução orçamentária e financeira do Distrito Federal, já identificada pelo TCDF em várias auditorias anteriores.. Efeito: adoção de procedimentos em desconformidade com as normas e/ou execução de registros contábeis intempestivamente, prejudicando a fidedignidade dos demonstrativos financeiros.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Em 2010 ocorreram atrasos do processamento da contabilização, atesto e pagamento relativo ao processo 030.000.735/2005, razão pela qual considera-se implementado apenas parcialmente esse controle.</p>	R27	●	<p>No que compete à Gestão do Programa, os prazos de pagamento estão sendo cumpridos conforme os contratos. No caso das obras da EPTG, o edital prevê um prazo de até 56 dias entre o fim do período medido e o pagamento, sendo que 28 dias para a emissão do Certificado de Pagamento e mais 28 dias para o pagamento (LPI Nº 01/2008 - Seção VII - Condições Gerais - item 14 - Preço do Contrato e Pagamento). As contratações das referidas obras foram formalizadas mediante os Acordos Contratuais Nº 001/2009 e Nº 02/2009.</p> <p>No caso de contratos com recursos apenas locais (contrapartida), os pagamentos seguem os fluxos específicos, cabendo a cada órgão executor o envio das comprovações para que os lançamentos sejam feitos em tempo hábil.</p> <p>Os lançamentos contábeis são realizados tempestivamente, à medida que os documentos comprobatórios são recebidos pela UGP.</p>	<p>Não há recomendação específica sobre o assunto, porque há auditoria específica do TCDF para avaliar esses procedimentos de gestão orçamentária e financeira dos órgãos e entidades do Distrito Federal, aplicando-se ao caso, as recomendações que eventualmente vierem a ser determinadas pelo Plenário do TCDF, no âmbito do Processo nº 3301/2010 (Exercício de 2009) e Processo TCDF nº 35944/2010 (Exercício de 2010).</p>					●		●	



C96	<p>Baixa automática de empenhos e respectivos saldos contábeis, orçamentários e financeiros logo após o registro das notas fiscais atestadas pelo responsável pelo recebimento do material ou medição do serviço, no prazo de 30 dias do recebimento do bem ou serviço.</p>	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> No SIG foi identificado que há baixa automática dos saldos disponíveis na contabilidade do Programa, incluindo os aspectos contábeis, orçamentários e financeiros logo após o registro das notas fiscais atestadas pelo responsável pelo recebimento do material ou medição do serviço e aprovação do Coordenador Executivo da UGP/PTU. Todavia, conforme comentário no item anterior, a liquidação em diversos processos de aquisições examinados pela auditoria evidenciaram que o prazo de 30 dias não é cumprido pelo Programa. Portanto, considera-se parcialmente implementado esse controle.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Em 2010 ocorreram atrasos do processamento da contabilização, atesto e pagamento relativo ao processo 030.000.735/2005, razão pela qual considera-se implementado apenas parcialmente esse controle.</p>	R27	●	Vide Comentários no item anterior.	idem à recomendação do C95.			●		●	
C97	<p>Os bens e serviços adquiridos/recebidos devem ser conferidos no momento do recebimento por responsável técnico com capacidade de avaliação tanto da quantidade quanto da qualidade.</p>	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> Nos processos examinados pela auditoria não foram detectadas exceções quanto a capacidade técnica dos executores designados formalmente para fiscalização e recebimentos das obras e serviços. Contudo, no recebimento dos terminais de ônibus houve recebimento indevido por Administradores Regionais que não tinham competência legal, nem técnica para o recebimento das correções nas obras determinadas pela comissão de recebimento definitivo das referidas obras legalmente nomeada para essa tarefa. Apesar das falhas terem sido esclarecidas e saneadas, quanto à competência técnica do responsável por receber os bens e serviços, as fragilidades do processo ficaram evidenciadas. Portanto, considera-se parcialmente implementado esse controle. Causa: Equívocos no recebimento dos terminais, culminando no arquivamento indevido do processo, sem o termo definitivo de recebimento pela comissão formalmente designada para a missão. Efeito: possibilidade das obras serem recebidas sem a qualidade prevista nos projetos e especificações das obras.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> A UGP adotou providências para corrigir apenas os efeitos da estrutura deficitária de fiscalização em um caso pontual, mas não comprovou a adoção de nenhuma providência para atacar a causa do problema, para que outras falhas não ocorressem ou ocorrem em menor escala. Essa é a principal função dos mecanismos de controle. É preciso ressaltar ainda que, conforme comentário anterior (C92), a NOVACAP não possui responsável técnico devidamente designado para o recebimento de bens e serviços adquiridos com recursos do Programa na sua UGL. (cont.)</p>	R27	●	<p>Em relação aos terminais de ônibus, Brazlândia, São Sebastião e Riacho Fundo I, os esclarecimentos à Nota de Auditoria Nº 10 foram encaminhados por meio do Ofício Nº 168/2010-USG-ST de 08/04/10, assim como os esclarecimentos à Nota de Auditoria Nº 12, por meio do Ofício Nº 169/2010-UAG/ST de 09/04/10. A UGP informou ainda que a ST elaborou o documento "Normas e Procedimentos para Gestão e Fiscalização dos Contratos do PTU-DF" para obras e serviços executados diretamente pela ST. Contudo, em relação às UGLs (DER-DF, NOVACAP e DFTRANS, entendeu que não cabe à UGP recomendar e nem elaborar tais rotinas/procedimentos; apenas encaminhá-las os critérios de documentação exigida para a contrapartida (Anexo 10). (cont.)</p>	<p>a) idem às recomendações contidas nas alínea a, b, c do controle C92 .</p> <p>b) à UGLs/PTU (DFTRANS, NOVACAP e DER-DF) adotar providências e normatizar os procedimentos para recebimento de obras e serviços de engenharia do Programa;</p> <p>c) À UGP/PTU normatizar os procedimentos de monitoramento a ser realizado nas obras e serviços financiados com recursos do Contrato de Empréstimo.</p> <p>d) à NOVACAP adotar providências para designar responsável técnico pela UGL do Programa.</p>			●		●	



C97	<p>(cont.) Além disso, em 2011 os exames realizados pelo NFO/TCDF identificaram novas falhas na execução das obras da EPTG, evidenciando que, apesar de qualificado o técnico da UGL/DER/DF, um único técnico é insuficiente para garantir uma fiscalização com qualidade e quantidade necessárias. Apesar da UGP alegar não possuir competência para recomendar a adoção de procedimentos às UGLs, o Decreto Distrital nº 28.271, de 12 de setembro de 2007, que regulamentou as competências da ST/DF e da UGP, atribuiu-lhe a responsabilidade pela coordenação geral e execução do Programa de Transporte Urbano – PTU, dentre essas competências destacam-se: “I – controlar e avaliar resultados das ações desenvolvidas no âmbito do Programa, compatibilizando e articulando as ações e os agentes envolvidos na execução do Programa e demais órgãos e entidades públicas e privadas intervenientes ou parceiras; III – celebrar convênios e contratos e expedir os atos necessários ao desenvolvimento do Programa; V – assegurar o cumprimento das diretrizes e das estratégias fixadas para a consecução dos objetivos e metas do Programa; XI – gerenciar os contratos, focando no acompanhamento global das intervenções, no controle de qualidade e no monitoramento e avaliação continuada de resultados; XIII – efetuar a administração de interfaces e a manutenção de entendimentos com as Unidades Técnicas e demais agentes internos e externos envolvidos; Portanto, considera-se as providências adotadas pela UGP, insuficientes para mitigar o risco iminente de obras e serviços custeados pelo Contrato de Empréstimo serem recebidos sem a qualidade e a quantidade especificada nos projetos e respectivas especificações.  Assim, considera-se o controle implementado apenas parcialmente, mantendo-se integralmente as recomendações do exercício anterior e adicionando-se outras que se fazem necessárias para mitigar o risco em comento.</p>	<p>Em dez/2010, a UGP Informou que “ foi formalizado e enviado às UGLs documento com o conjunto de critérios da documentação necessária dos contratos para acompanhamento e reconhecimento de contrapartida junto ao BID” (Memorandos 274, 275 e 276 de 14/12/2010).</p>
-----	--	--

**ÁREA: TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO - POLÍTICAS DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO**
**Objetivo:** Assegurar a tempestividade, confidencialidade, integralidade e disponibilidades das informações ao sistema de gerenciamento e operacionalização do programa, por intermédio de mecanismos adequados, eficientes e eficazes de tecnologia da informação.

**Riscos**

R28: Programa não dispor dos recursos tecnológicos adequados para o atingimento de seus objetivos.

R29: O sistema de TI não assegurar a integridade e a confidencialidade das informações do programa, bem como trazer riscos de prejuízos ao programa por riscos de TI.

Avaliação
○
○

CONTROLES		AVALIAÇÃO DA AUDITORIA					CLASSIFICAÇÃO COSO								
Código do Controle	Mecanismos de controle esperado	Condição Encontrada/ Causa/ Efeito	Cód. de Risco	Nível de Implementação	Comentários do Gestor	Recomendações	Dimensões				Componentes				
							Estratégico	Operacional	Comunicação	Conformidade	Ambiente de Controle	Avaliação de Riscos	Atividades de Controle	Inf. e Comunicações	Monitoramento
C99	Programa deve possuir políticas e procedimentos de segurança da informação definidos, formalizados, testados e acompanhados.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b></p> <p>1. Não há política de TI formalizada pelo Programa, embora a empresa contratada Logos, SAG, tenha informado que adota seus protocolos de segurança. Há formalização do manual do sistema SIG contendo orientações e algumas normas de segurança no uso do aplicativo. As políticas e procedimentos de TI adotados pela SAG também não foram disponibilizados à auditoria. Não se identificou política de software e hardware na gestão do programa como um todo, mas somente pontual sobre um aplicativo.</p> <p>2. A implantação, manutenção e monitoramento dos recursos de TI seguem parâmetros exclusivos da empresa contratada, não havendo normatização por parte da UGP;</p> <p>3. Não há normas específicas para assegurar a integridade das senhas individuais, nem da manutenção e controle das senhas que expiram, embora existam no âmbito da rede do GDFnet. Apesar das regras de segurança do SIG, não há regras formalizadas para a utilização dos demais softwares e hardwares de uso da UGP/PTU. Em termos de SIG, há LOG que registra as operações realizadas, identificando os autores dos registros de inclusões ou alterações efetuadas no SIG;</p> <p>4. Para efeitos de acesso aos SIG, após três tentativas equivocadas, o sistema bloqueia o acesso, embora não exista norma específica para tanto;</p> <p>5. Não foram comprovados procedimentos específicos de monitoramento dos riscos associados aos sistemas de apoio ao Programa, embora haja acompanhamento do risco associado à rede elétrica e de acesso indevido aos sistema (travamento de senha). As informações sobre o gerenciamento de energia pelo software do No-break confirmam esse fato.</p> <p>6. Apesar da confidencialidade dos dados ser garantida pela cláusula 3.3 do contrato 025/2008, assinado pela UGP/PTU e LOGOS, as normas utilizadas não chega a definir responsabilidades aos proprietários dos dados, quanto à confidencialidade dos dados. (cont.)</p>	R28	●	<p>2. O fornecimento e a manutenção da quase totalidade dos recursos de informática lotados na UGP competem à Logos.</p> <p>3. A segurança de acesso ao SIG é assegurada pelo Banco de Dados, de acordo com plano de senhas por grupos de usuários. As senhas de acesso à rede são obrigatoriamente alteradas no primeiro acesso dos usuários, controladas pelo sistema operacional Windows Server 2008 (vide SIG - Manual do Usuário). Os usuários são admitidos com perfil definido, sendo que a desativação do seu login se dará somente por seu desligamento do Programa.</p> <p>4. São regras de segurança do SIG, que evitam acessos indevidos. O SIG permite ainda que todas as operações de inclusão, exclusão e alteração de registros sejam rastreadas, mediante o registro em arquivo de log do sistema. As regras de segurança serão incluídas no Manual do Usuário SIG.</p> <p>5. Para o servidor de BD, existe um equipamento de no-break que registra automaticamente as falhas da rede elétrica e, em caso de queda de energia por aproximadamente 15 minutos, dispara o processo de "shutdown" do sistema operacional. (cont.)</p>	<p>À UGP/PTU elaborar de normas e políticas mínimas de gestão de tecnologia da informação para implementação do Programa, que contemplem os principais aspectos de operação do programa.</p>	●	●	●	●	●	●	●	●	●



**ÁREA: TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO - INFRAESTRUTURA DE TI**

CONTROLES		AVALIAÇÃO DA AUDITORIA				CLASSIFICAÇÃO COSO											
Código do Controle	Mecanismos de controle esperado	Condição Encontrada/ Causa/ Efeito	Cód. de Risco	Nível de Implementação	Comentários do Gestor	Recomendações	Dimensões				Componentes						
							Estratégico	Operacional	Comunicação	Conformidade	Ambiente de Controle	Avaliação de Riscos	Atividades de Controle	Inf. e Comunicações	Monitoramento		
C100	Deve haver planejamento de investimentos em tecnologia, em conformidade com a estratégia e os objetivos do programa.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> A proposta da empresa possui dimensionamento da estrutura em consonância com as necessidades apresentadas no edital e aprovadas pelo BID; A estrutura está de acordo com o previsto; com o tempo, haverá necessidade de mais espaço para armazenamento (HD) devido ao volume crescente de dados.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não foram detectadas mudanças no corrente exercício. Portanto, considera-se implementado esse controle.</p>	R28	●				●						●			
C101	Deve haver rotina formal para cumprimento e monitoramento do planejamento de investimentos e de gerenciamento de mudanças de software	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> A rotina existente é exercida pelo Especialista Analista de Sistema, e por demanda do Coordenador Executivo do Programa. Contudo, não é formalmente definida, nem há periodicidade na sua execução. A estrutura da SAG foi prevista em edital e aprovada pelo BID, incluindo a disponibilização de tecnologia da informação. Eventuais dificuldades devem ser supridas pela SAG, conforme acordo contratual.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Foi instalado mais um servidor de arquivos com capacidade de assumir também as funções de servidor principal do sistema. Tal mudança reflete o acompanhamento das necessidades da UGP/PTU. Portanto, considera-se implementado esse controle.</p>	R28	●	Trata-se de uma unidade com 20 estações em uma sala e, portanto, consideramos que o plano de investimentos em hardware e software é adequado à proposta e ao Programa. É prevista a verificação anual das necessidades de atualização e modernização dos recursos de TI, incluindo mudanças/ atualizações de software.			●						●			
C102	Deve haver rotina formal para cumprimento e monitoramento dos procedimentos de manutenção preventiva de hardware, visando reduzir a frequência e os impactos decorrentes das falhas e interrupções do processamento.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> Os equipamentos novos foram adquiridos pela Logos, mas as garantias estão começando a vencer. Quando surgem problemas, a manutenção é feita pela Logos, SAG, por demanda dos usuários e Coordenador Executivo do Programa. Na sala do Programa, há também computadores do GDF, de uso da UGP, cuja manutenção fica sob a responsabilidade da Unidade de Administração Geral/UAG/ST/DF. Não foram constatadas relatos de ocorrências de problemas com a manutenção de hardware que tenham prejudicado o Programa. Devido ao tamanho e necessidade da UGP pode-se considerar satisfatória a rotina e procedimentos adotados.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não foram detectadas mudanças no corrente exercício. Portanto, considera-se implementado esse controle.</p>	R28	●				●						●			



C103	Deve haver rotina formal de critérios de performance e rotinas para monitoramento dos recursos de hardware e software.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b>                  Não há rotina para verificação de performance no sistema SIG utilizado na UGP, todavia há poucas reclamações quanto a esse aplicativo.                  Há volume significativo de reclamações a respeito da rede que fica sob a administração da UAG/ST/DF.                  As eventuais reclamações de performance são tratadas pelo Especialista da SAG.                  Considerando-se o reduzido alcance da gestão de TI na UGP/PTU, pode-se considerar razoável o controle manual existente feito pelo especialista da SAG.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b>                  Não foram detectadas mudanças no corrente exercício.                  Portanto, considera-se implementado esse controle.</p>	R28	●	A verificação de performance da rede local (ambiente do Programa/ SAG) e do SIG é realizada com as ferramentas disponíveis pelo sistema operacional (Windows Server 2008). Já, a rede corporativa, GDFNet, não está sob a administração desta unidade. No âmbito da rede administrada pela ST/UAG, tem ocorrido problemas de queda de energia elétrica, o que afeta indiretamente a rede do SAG.								●			●	
C104	Deve haver rotina formal para cumprimento e monitoramento dos procedimentos relativos à instalação de novos softwares.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b>                  Há limitações de rede e de software para controle dos programas utilizados (para evitar o uso de softwares sem licença). Contudo, não há rotinas previamente e formalmente definidas.                  Considerando-se o reduzido alcance da gestão de TI na UGP/PTU, pode-se considerar razoável o controle manual existente feito pelo especialista da SAG.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b>                  Não foram detectadas mudanças no corrente exercício.                  Portanto, considera-se implementado esse controle.</p>	R28	●	Todos os softwares necessários para atender ao Programa foram instalados e o monitoramento das licenças é realizado remotamente pelo escritório central da Logos, por meio de software residente instalado nos computadores.									●		●	●
C105	Deve haver realização periódica de inventário dos equipamentos de informática existentes, contemplando a associação entre equipamentos, usuários e localização física, bem como o controle patrimonial.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b>                  Há relação de equipamentos com licença de software na Logos. Na ST, A UAG é responsável pela realização de inventário dos bens de toda a ST/DF.                  Portanto, considera-se implementado esse controle.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b>                  Não foram detectadas mudanças no corrente exercício.                  Portanto, considera-se implementado esse controle.</p>	R28	●									●		●		

**ÁREA: TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO - SEGURANÇA DA INFORMAÇÃO**

CONTROLES		AVALIAÇÃO DA AUDITORIA					CLASSIFICAÇÃO COSO								
							Dimensões			Componentes					
Código do Controle	Mecanismos de controle esperado	Condição Encontrada/ Causa/ Efeito	Cód. do Risco	Nível de Implementação	Comentários do Gestor	Recomendações	Estratégico	Operacional	Comunicação	Conformidade	Ambiente de Controle	Avaliação de Riscos	Atividades de Controle	Inf. e Comunicações	Monitoramento
C106	O programa deve contar com termo de responsabilidade e de confidencialidade das informações para os funcionários e prestadores de serviços terceirizados.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> Não há previsão de assinatura de termo de responsabilidade pelos softwares e hardwares, nem de confidencialidade no âmbito do Programa. A SAG, Logos, utiliza o procedimento no momento da contratação de seus colaboradores. Considerando-se o reduzido alcance da gestão de TI na UGP/PTU, pode-se considerar-se satisfatório o atual modelo utilizado pela SAG, haja vista sua responsabilidade contratual perante a UGP/PTU.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não foram detectadas mudanças no corrente exercício. Portanto, considera-se implementado esse controle.</p>	R29	●	Os prestadores terceirizados assinam termos de responsabilidade e confidencialidade de informações para este Programa. Esclarecemos, ainda, que todas as informações são recompiladas e não são sigilosas. O sigilo e a confidencialidade de informações são assegurados também contratualmente com a Logos (contrato 025/2008 -Cláusula 3.3).			●			●		●		
C107	O sistema de TI deve utilizar parâmetros de autenticação dos usuários que restrinjam e dificultem acessos não autorizados.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> Há autenticação para acesso à rede e ao SIG. Exigem-se, no mínimo, 8 caracteres na composição das senhas e as senhas são criadas segundo o perfil do usuário.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não foram detectadas mudanças no corrente exercício. Portanto, considera-se implementado esse controle.</p>	R29	●				●			●		●		
C108	O sistema de TI deve possuir rotinas de procedimentos que contemplem a solicitação, a concessão, a suspensão, o bloqueio e o cancelamento das contas de usuários, bem como a aprovação do acesso pelo usuário responsável.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> Não há formulário padrão pré-definido. Não há rotinas formalmente definidas para solicitação, a concessão, a suspensão, o bloqueio e o cancelamento das contas de usuários, bem como a aprovação do acesso pelo usuário responsável. O especialista da SAG é o responsável pelo cadastramento de usuários no SIG, fazendo, nesse momento, a avaliação da adequação do perfil do usuário. Conforme manifestação do gestor, há aprovação pelo coordenador da SAG para acesso ao sistema, mas não do Coordenador Executivo da UGP/PTU. Apesar do reduzido número de usuários e da baixa rotatividade, considera-se necessária a formalização do acesso por meio de formulários pré-definidos e rotinas. Assim, considera-se parcial implementado esse controle. Causa: Dispensa do plano de operações do programa e entendimento de que o custo x benefício da medida não justifica sua implementação. Efeito: Acesso de usuários aos sistemas do Programa sem autorização formal do Coordenador Executivo da UGP/PTU.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Como não foram detectadas mudanças no corrente exercício para formalização do controle de senhas, considera-se esse controle implementado apenas parcialmente.</p>	R29	●	Na rede do SAG e no SIG, o nível de acesso é definido na admissão do usuário, conforme a sua função no Programa, e, no seu desligamento, é desativado o seu login (usuário e senha). Face ao reduzido número de usuários e à baixa rotatividade, não se considera necessária a formalização por meio de formulários pré-definidos e rotinas. A autorização de acesso é previamente aprovada pelo coordenador do SAG. Em dez/2010, a UGP informou que, tendo em vista: - que todos os usuários que têm acesso ao SIG (Sistema de Informações Gerenciais) pertencem ao SAG; - o mesmo se dá por meio de rede local; - todo login é registrado em arquivo de "log" (histórico); e - tem-se experiência em outros programas semelhantes com financiamento do BID Considera dispensável o preenchimento de formulários de liberação, bloqueio, suspensão e cancelamento do login de acesso.	À UGP/PTU definir formulário para solicitação, a concessão, a suspensão, o bloqueio e o cancelamento das contas de usuários, bem como a aprovação do acesso pelo usuário pelo Coordenador Executivo do Programa e passar a exigir a formalização dessa autorização para acesso aos sistemas da UGP/PTU;					●		●		●



C109	O sistema de TI deve possuir procedimentos de revisão periódica dos acessos concedidos aos usuários.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b>                  Não há rotina formal que defina revisão periódica de perfis de acesso; altera-se tão somente quando da entrada ou saída de integrante da equipe. Essa verificação é manual pelo Especialista da SAG. De acordo com a SAG, os perfis de acesso são revistos, em caso de mudança de função ou por outra razão que implique em alteração do perfil de acesso. Portanto, apesar de haver rotina de execução nas mudanças do acesso, essas mudanças não passam pelo Coordenador Executivo da UGP/PTU, nem recebem aprovação formal dessa autoridade para se efetivar as mudanças no acesso. Considera-se parcialmente implementado esse controle.                  Causa: Dispensa do plano de operações do programa por parte do BID e entendimento de que o custo x benefício da medida não justifica a implementação da medida. Efeito: Acesso de usuários aos sistemas do Programa sem autorização formal do Coordenador Executivo da UGP/PTU.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b>                  A UGP informou não ter havido rotatividade no seu pessoal, tendo cadastrados os especialistas da SAG no início do Programa com os perfis adequados, apesar de ter havido mudança de Coordenador-Executivo do Programa em 2011. Como o monitoramento dos usuários está sendo feito pelo administrador do sistema, a serviço da SAG, e considerando a reduzida rotatividade de usuários, e, considerando-se ainda a impossibilidade de acesso ao sistema fora da sala física da UGP, considera-se adequado o atual sistema de controle implementado.</p>	R29	●	Na rede do SAG e no SIG, o nível de acesso é definido na admissão do usuário, conforme a sua função no Programa, e, no seu desligamento, é desativado o seu login (usuário e senha). Face ao reduzido número de usuários e à baixa rotatividade, não se considera necessária a formalização por meio de formulários pré-definidos e rotinas. Além disso, os perfis de acesso são revistos, em caso de mudança de função ou por outra razão que implique em alteração do perfil de acesso. A autorização de acesso é previamente aprovada pelo coordenador do SAG, o que inclui mudanças de perfis.								
C110	O sistema de TI deve possuir procedimentos formalmente definidos para monitoramento periódico das trilhas de auditoria dos sistemas (log).	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b>                  Há crítica no cadastramento dos dados, para reduzir a possibilidade de ingresso de dados com erros no sistema, todavia não há trilhas para verificação periódica, exceto para verificar o valor atualizado do dólar (conferência do valor) registrado com os dados do Banco Central. Todavia, considerando-se o reduzido alcance da gestão de TI na UGP/PTU, pode-se considerar-se razoável o controle existente feito pelo sistema SIG e o monitoramento realizado pelo especialista da SAG.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b>                  Não foram detectadas mudanças no corrente exercício. Portanto, considera-se implementado esse controle.</p>	R29	●	Consideramos adequado o mecanismo de críticas no cadastramento de dados do SIG, assegurando a integridade das informações, com base em experiências de sucesso em programas semelhantes. Conforme já informado, o SIG permite ainda que todas as operações de inclusão, exclusão e alteração de registros sejam rastreadas, mediante o registro automático de log do sistema - trilhas de auditoria.								
C111	O sistema de TI deve possuir inventário das licenças de uso dos softwares adquiridos.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b>                  Há inventário dos softwares e licenças em uso (sede da empresa), bem como há rotina para atualização do inventário (software próprio para varredura do sistema, reconhecendo os componentes instalados e verificando validade das licenças). Portanto, considera-se implementado esse controle.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b>                  Não foram detectadas mudanças no corrente exercício. Portanto, considera-se implementado esse controle.</p>	R29	●									
C113	O sistema de TI deve possuir software atualizado de proteção contra vírus nos servidores e nas estações de trabalho.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b>                  Os equipamentos de informática possuem antivírus instalados, devidamente atualizados.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b>                  Utiliza-se atualmente os antivírus AVG e Security. Não foram detectadas mudanças no corrente exercício. Portanto, considera-se implementado esse controle.</p>	R29	●									



C114	O sistema de TI deve possuir software atualizado de monitoramento de segurança da rede.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> A SAG utiliza o sistema de firewall da rede da ST/DF, gerido pela Unidade de Administração Geral/UAG/ST/DF.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não foram detectadas mudanças no corrente exercício. Portanto, considera-se implementado esse controle.</p>	R29	●										
C115	O sistema de TI deve possuir mecanismo que garanta a segurança lógica nos acessos remotos do sistema.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> A rede exige autenticação por senha e possui firewall e antivírus para proteção de rede e de arquivos.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não há possibilidade de acesso remoto dos usuários ao sistema. Não foram detectadas mudanças no corrente exercício. Portanto, considera-se implementado esse controle.</p>	R29	●										
C116	O sistema de TI deve ter Plano de Continuidade dos Serviços de TI definido, testado e formalizado.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> Não há plano. Atualmente, há condições de restaurar as informações, com possibilidade de perda de até 30 dias. A ausência de plano de continuidade e a defasagem de 30 dias para a realização de backup dos dados, podem comprometer a recomposição de parte dos dados do programa. A avaliação do custo x benefício da medida deve ser discutido entre BID e DF, devendo ficar claros os riscos assumidos pelas partes. Portanto, considera-se implementado parcialmente esse controle. Causa: Ausência de especificação dos critérios de backup de dados no edital de contratação da SAG. Efeito: Eventual desastre provocar a perda de dados e haver demora significativa em reconstituição da UGP/PTU para dar continuidade ao programa.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não foram detectadas mudanças no corrente exercício, haja vista continuar não existindo Plano de Continuidade dos Serviços de TI. Portanto, considera-se apenas parcialmente implementado esse controle.</p>	R29	●	<p>As informações podem ser restauradas de outro servidor, externo, com defasagem máxima de até 30 dias. Todavia, todos os dados financeiros, que constituem pequeno volume, podem ser recuperados do SIGGO, se necessário.</p> <p>Em resposta à versão preliminar do relatório, a UGP, informou que <i>"mesmo julgando satisfatória a rotina estabelecida, avaliará a necessidade de um plano de contingências e de revisão da defasagem do backup, conjuntamente com o BID."</i></p>	<p>À UGP/PTU elaborar Plano de Continuidade dos Serviços de TI, para reduzir os riscos à continuidade do Programa.</p>								
C117	O sistema de TI deve ter rotina para cópia de segurança e restauração (backup e restore)	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> O backup é feito diariamente, sendo arquivado em outra máquina, que fica na mesma sala do servidor central.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> O backup passou a ser feito de três em três dias, devido a redução nas atividades do Programa. Portanto, considera-se implementado esse controle.</p>	R29	●										



C118	<p>O sistema de TI deve fazer o armazenamento tempestivo das mídias de backup em local seguro.</p>	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b>  O backup é feito diariamente, sendo arquivado em outra máquina, que fica na mesma sala do servidor central, havendo risco dos dados em caso de desastre que atinga a sala, o andar ou o prédio todo, como por exemplo incêndio.  Nesse caso poderia haver perda de dados de até 30 dias, haja vista que somente o backup mensal, realizado cerca de vinte (20) DVDs, são encaminhados para armazenamento fora do prédio da ST/DF, ficando armazenados na sede da empresa, no DF, no Setor de Radiodifusão Sul;  Portanto, há riscos de perda parcial de dados do Programa, razão pela qual considera-se implementado apenas parcialmente esse controle.  Causa: Falta de especificação no edital de contratação da SAG relativa à defasagem do backup em local seguro.  Efeito: risco de perda parcial de dados do programa, impactando sua implementação.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b>  O backup passou a ser feito de três em três dias, devido a redução nas atividades do Programa. O armazenamento em mídia DVD com defasagem de até 30 dias não foi alterado, permanecendo o risco de perda parcial de dados do Programa.  Quanto ao cumprimento da recomendação da alínea a, consideramos incoerentes as justificativas apresentadas, haja vista que a UGP afirma que os dados são de pouco volume, o que permitiria o envio automático diariamente desse pouco volume de dados via internet para um servidor localizado em outro endereço físico. Tal procedimento poderia ser feito, por exemplo, via internet utilizando a rede da própria Secretaria de Transportes sem quaisquer custos adicionais de informática, ou com custos irrisórios se comparado aos transtornos que a perda de dados pode provocar na gestão do Programa. Por esta razão, esta Auditoria entende que tal procedimento da UGP está em desacordo com os princípios estabelecidos no COSO, no tocante ao gerenciamento do risco.  Desta forma, como o risco não foi mitigado ou reduzido, considera-se não implementada tal recomendação.</p> <p>Quanto à localização do servidor de dados em ambiente diferente dos servidores, a UGP não apresentou justificativas ou providências pra mitigação do risco apresentado. Além disso, a atual situação considerada como mais "adequada e seguro" está em desacordo com os melhores padrões de segurança da informação, razão considera-se não implementada tal recomendação.</p> <p>Portanto, considera-se apenas parcialmente implementado esse controle.</p>	R29	●	<p>Em julho, a UGP informou que os dados financeiros são de pouco volume e podem ser recuperados através da contabilidade oficial; e que a defasagem máxima é de até 30 dias; que aumentar a frequência de envio de backups aumentaria a burocracia e os custos envolvidos. Em dezembro, a UGP reiterou suas observações e informou que considera suficiente a atual política de backup do Programa.</p> <p>Em resposta à versão preliminar do relatório, a UGP, informou que "mesmo julgando satisfatória a rotina estabelecida, avaliará a necessidade de um plano de contingências e de revisão da defasagem do backup, conjuntamente com o BID."</p>	<p>À UGP/PTU avaliar, conjuntamente com o BID, a defasagem aceitável do backup dos dados do programa em local seguro, para reduzir os riscos existentes quanto à continuidade do Programa.</p>	●	●					
------	--	---	-----	---	--	--	---	---	--	--	--	--	--



C119	O sistema de TI deve garantir a segurança física do ambiente de informática.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> O servidor fica junto dos usuários, na mesma sala, não havendo medidas físicas de segurança ao equipamento, existem apenas medidas lógicas de proteção. A segurança física do edifício fica a cargo de empresa de segurança contratada pela UAG/ST/DF. Foi disponibilizada apenas uma sala para a SAG. Em face do número restrito de usuários, a UGP/SAG, considera que não há comprometimento da segurança dos dados o fato do servidor permanecer no mesmo ambiente. Apesar do reduzido número de usuários da SAG e a utilização de senhas para acesso ao servidor, sua localização não está de acordo com as melhores práticas de segurança da informação, razão pela qual, considera-se parcialmente implementado esse controle. Causa: Falta de especificação no edital de contratação da SAG relativa à especificidades da gestão do sistema de tecnologia da informação; Efeito: risco físico e lógico ao servidor de dados do programa, com possibilidade de perda parcial de dados do programa.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Não foram detectadas mudanças no corrente exercício, permanecendo o servidor de dados junto com os usuários na mesma sala. Quanto à localização do servidor de dados em ambiente diferente dos servidores, a UGP não apresentou justificativas ou providências pra mitigação do risco apresentado. Além disso, a atual situação considerada como mais "adequada e segura" está em desacordo com os melhores padrões de segurança da informação. Portanto, considera-se apenas parcialmente implementado esse controle.</p>	R29	●	<p>Não existe espaço disponível pelo GDF com área exclusiva para o servidor. A sala onde fica o servidor é de uso exclusivo da UGP, incluindo a consultoria contratada e os funcionários do GDF.</p> <p>Em dez/2010, a UGP informou que, quanto à localização do servidor de dados em ambiente diferente do utilizado pelos usuários, informou não haver espaço disponível, entendendo que o espaço atual é o mais adequado e seguro.</p>	<p>À UGP/PTU adotar providências junto à ST/DF para obter espaço físico suficiente que permita a localização do servidor de dados do Programa em ambiente diferente daquele utilizado pelos usuários, de acordo com as melhores práticas de tecnologia da informação, relativas à segurança física do sistema.</p>		●		●		
C120	O Sistema de TI deve dispor de servidor reserva para substituir o principal em caso de pane.	<p><b>Demonstrações Financeiras de 2009:</b> Não há servidor redundante, mas o servidor utilizado na UGP/PTU possui RAID com espelhamento de HDs, garantindo a proteção dos dados em caso de pane no servidor. Se necessário, a empresa substitui o equipamento sem risco de perda de dados, exceto se houver queima dos 2 HD simultaneamente, hipótese com risco de ocorrência bastante reduzido, apesar de existir. Portanto, dadas a natureza da UGP/PTU, considera-se satisfatória a implementação desse controle.</p> <p><b>Demonstrações Financeiras de 2010:</b> Foi instalado mais um servidor de arquivos que tem a capacidade de assumir a função do servidor principal. Além disso, o espelhamento dos HD por meio do Raid garante a proteção dos dados em caso de pane do servidor. Portanto, considera-se implementado esse controle.</p>	R29	●			●		●			



**Tribunal de Contas do Distrito Federal**  
**Quinta Inspeção de Controle Externo**  
**Divisão de Auditoria de Programas e de Recursos Externos**



**Relatório de Auditoria**  
**Contrato de Empréstimo BID 1957/OC-BR**

**Anexo B**

**Relatório de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia**

**-Demonstrações Financeiras de 31 de dezembro de 2010 -**



**Informação nº:** 02/2011-NFO

Brasília, 25 de abril de 2011.

**Processo nº:** 31531/2010 (15 Anexos, dos quais 10 são CDs)

**Jurisdicionada:** Secretaria de Estado de Transportes

**Assunto:** Auditoria de Regularidade

**Ementa:** Auditoria no Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal - PTU-DF, financiado pelo BID por meio do Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR. Avaliação das obras e dos serviços de engenharia executados em 2010.

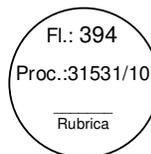
Senhora Diretora,

Tratam os autos da auditoria de recursos externos, prevista na cláusula 5.02 das Disposições Especiais do Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR, para verificar a adequação da aplicação de recursos no Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal relativos ao exercício de 2010.

A Quinta Inspeção de Controle Externo solicitou a manifestação deste Núcleo sobre tais obras e serviços de engenharia, o que será apresentado no relatório a seguir.



**TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL**  
COMISSÃO PERMANENTE DOS INSPETORES DE CONTROLE EXTERNO  
NÚCLEO DE FISCALIZAÇÃO DE OBRAS E DE SERVIÇOS DE ENGENHARIA



# **RELATÓRIO DE FISCALIZAÇÃO DE OBRAS E SERVIÇOS DE ENGENHARIA RELATIVOS AO CONTRATO DE EMPRÉSTIMO 1957/OC-BR**

*EXAME DAS OBRAS E DOS SERVIÇOS DE ENGENHARIA  
DO PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO DO DF  
EXECUTADOS EM 2010*



## SUMÁRIO

1. Introdução.....	396
1.1 Apresentação.....	396
1.2 Identificação do objeto.....	396
1.3 Objetivos Geral e Específicos.....	397
1.4 Metodologia.....	397
2. Avaliação de Pendências.....	398
3. Resultados da Fiscalização das Obras e Serviços.....	405
3.1. As obras financiadas com recursos do Contrato nº 1957/OC-BR, em execução em 2010, atendem aos planos e especificações aprovados e aos requisitos de qualidade esperados?.....	405
3.2. As obras financiadas com recursos do Contrato nº 1957/OC-BR, em execução em 2010, apresentam preços compatíveis com os de mercado e quantitativos medidos adequados aos efetivamente realizados?.....	416
4. Conclusão.....	431



## 1. Introdução

### 1.1. Apresentação

Tendo o TCDF sido credenciado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID para proceder às auditorias de projetos financiados por essa instituição no Distrito Federal, o Núcleo de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia ocupou-se de avaliar as obras em andamento em 2010, financiadas no âmbito do Contrato de Empréstimo 1957/OC-BR.

2. Dessa forma, o presente trabalho apresenta o resultado dessa avaliação, de maneira que se possa formar juízo de valor, sob o ponto de vista técnico de engenharia, acerca dos recursos empregados por aquele órgão de fomento.

### 1.2. Identificação do Objeto

3. As obras selecionadas para avaliação estão identificadas na tabela a seguir:

TABELA 1 – Obras Selecionadas para Exame

Obra	Contratada	Contrato	Situação
Adequação Viária EPTG (Taguatinga – V RFFSA)	Cons. MJ-S-CRA	AC 001/09-ST	Em andamento
Adequação Viária EPTG (V RFFSA - DF-003-EPIA)	Cons. MJ-S-CRA	AC 002/09-ST	Em andamento

4. Nesta oportunidade, não foram consideradas obras que integram o programa como contrapartida no contrato de financiamento, sendo apresentados, sobre elas, apenas os aspectos pendentes da auditoria relativa ao ano de 2009.

5. A fiscalização dessas obras tem ficado a cargo da Secretaria de Estado de Transportes – ST, Unidade de Gerenciamento do Programa (UGP), e do Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal – DER/DF, Unidade de Gerenciamento Local (UGL). Ademais, foi contratada uma empresa supervisora para auxiliar o DER/DF na fiscalização, a Concremat Engenharia.

6. As obras da adequação viária da EPTG, contratadas por meio da Licitação Pública Internacional – LPI nº 001/2008-PTU-UGP-ST/DF, subdividem-se em dois lotes, estimados, em 03.03.2008, em R\$ 105.980.728,58 (lote 1) e R\$ 79.012.322,25 (lote 2). Entretanto, os preços contratados, em 17.04.2009, foram R\$ 140.381.006,26 e R\$ 104.404.877,92, respectivamente.

7. Em 2010 tais contratos foram aditados em valor por três oportunidades, atingindo, ao final, o percentual de 25% de acréscimo em relação



aos valores originais. Tais acréscimos foram analisados nesta oportunidade, sendo os respectivos resultados a seguir apresentados.

8. Cabe esclarecer, por oportuno, que, inicialmente, será apresentada a análise ao atendimento da UGP/UGL às recomendações feitas após a auditoria realizada ano passado, referente às obras e aos serviços executados em 2009.

### **1.3. Objetivos Geral e Específicos**

9. O objetivo geral da auditoria é a avaliação das obras e dos serviços de engenharia para a implantação do Programa de Transporte Urbano do DF (PTU), financiado pelo BID, por meio do Contrato nº 1957/OC-BR, mais especificamente a principal obra em andamento: a construção da Linha Verde.

10. Planejou-se avaliar se essas obras e os respectivos serviços de engenharia estão sendo:

- executados com a qualidade adequada e em consonância com os planos, os projetos e as especificações aprovados nos respectivos contratos;
- medidos conforme as práticas adotadas em norma e as inspeções realizadas *in loco*, e pagos a um custo razoável, compatível com o preço de mercado.

11. Para responder a esses questionamentos, as situações encontradas durante a auditoria serão apresentadas nesse relatório.

### **1.4. Metodologia**

12. Confeccionaram-se, além da matriz de planejamento incluindo os dois questionamentos indicados no tópico anterior (fls. 269/270), outros papéis de trabalho – PT para dar suporte aos exames realizados, relativos aos registros da inspeção de qualidade dos pavimentos rígido e flexível e às memórias de cálculo dos valores verificados nas medições (fls. 271/389), os quais serão mencionados no decorrer da exposição dos achados de auditoria.

13. No intuito de obter esclarecimentos sobre questões observadas durante os trabalhos de campo, foram encaminhadas diversas Notas de Auditoria à UGP/UGL.

14. Foram realizadas análise dos processos administrativos na sede da UGP e visitas ao local da obra, no período de 02.02.2011 a 08.04.2011, em estrita observância às normas de auditoria aplicáveis. Também alguns processos do TCDF, que já tratavam das obras em comento, foram considerados como referência, especialmente na análise das pendências relativas às recomendações feitas na auditoria referente a 2009.

15. Quanto à verificação *in loco* da conformidade das obras da adequação viária da EPTG (Contratos nºs AC 001/2009 e 002/2009 – ST), adotou-se o seguinte procedimento:

- inspeção detalhada do pavimento rígido, percorrendo-se todo o trecho da obra com um veículo leve a 5 km/h e registrando-se,



por meio de aparelho GPS, os pontos do pavimento que apresentavam problemas de qualidade (presença de fissuras, quebras, esborcinamentos, etc.);

- inspeção também detalhada do pavimento flexível, percorrendo-se, da mesma forma, todo o trecho da obra com um veículo leve a 20 km/h e registrando-se, em GPS, os pontos do pavimento que apresentavam problemas de qualidade (panelas, afundamentos, desgastes, etc.);
- análise minuciosa da última medição disponível nos dois contratos para avaliação da compatibilidade dos serviços medidos com os critérios estabelecidos em norma e com os quantitativos verificados em visita ao local da obra;
- escolha dos novos serviços relevantes aditados em 2010, a partir da curva ABC, para avaliação dos preços contratados em relação às referências de mercado.

16. Para o exame das medições realizadas, tanto para verificar a conformidade com as normas quanto com o levantamento de quantitativos feito em inspeção *in loco*, utilizaram-se as 18ª medições dos lotes 1 e 2 (Anexo IX)<sup>1</sup>, relativas ao mês de outubro de 2010.

17. Nas situações de efetiva verificação dos preços aditados aos dois contratos escopo da auditoria, foram utilizados como referência o sistema de preço SICRO2/DNIT, ou, diante da impossibilidade ou inviabilidade de seu uso, alternativas como o SINAPI/CEF e o sistema de preços da NOVACAP.

## **2. Avaliação de Pendências**

18. A UGP/PTU encaminhou o documento intitulado Avaliação Contábil-Financeira do Programa/Situação do Atendimento às Recomendações – Dezembro/2010 (fls. 40/46), com vistas a demonstrar o cumprimento ou a solução adotada em atenção às proposições da auditoria. A seguir apresenta-se a análise das informações da UGP pertinentes às recomendações propostas para os achados do *Item 2 - Resultados da Fiscalização das Obras e Serviços*, do Anexo B da auditoria de 2009.

### **Adequação Viária da EPTG**

19. **Achado:** O BDI adotado pelo Consórcio Mendes Júnior/Serveng/CR Almeida (32%) para as obras de adequação viária da EPTG é superior ao previsto pela UGL DER/DF (30%) no orçamento estimativo da obra.

20. **Recomendação:** Sugere-se recomendar à UGP/PTU/DF observar a necessidade de se manter a compatibilidade com os preços de mercado em eventuais acréscimos de serviços não previstos no orçamento original ou em pedidos de reequilíbrio financeiro do contrato, em respeito ao princípio da

<sup>1</sup> Cabe ressaltar que, neste relatório, sempre serão feitas referências aos Anexos destes autos, estando os correspondentes CDs juntados ao final do volume I.



economicidade e ao Artigo 6.02 das Normas Gerais do Contrato de Empréstimo (§ 40 do Anexo B da auditoria de 2009).

21. **Manifestação do auditado:** Não houve manifestação acerca desse ponto.

22. **Análise da manifestação:** Essa sugestão não teve destaque como recomendação de forma explícita e apartada da manifestação da UGP/PTU, como ocorreu com as demais, razão pela qual pode não ter sido considerada pela UGP. No entanto, nova etapa de auditoria permitiu avaliar alguns preços constantes de termos aditivos firmados em 2010 com sobrepreço, para os quais estão sendo requeridas as justificativas da UGP.

23. **Achado:** Execução de serviços não previstos no projeto original da obra: “escavação, carga e transporte de solo mole” e “fornecimento e aplicação de rachão” nas áreas encharcadas próximas a córregos, riachos e ribeirões; Execução de serviços em quantitativos além dos previstos no projeto original da obra: “sub-base em solo-cal”, “base de brita graduada” e “CBUQ inclusive espalhamento” em alguns trechos das vias marginais.

24. **Recomendação:** A UGP/PTU deveria exigir a revisão prévia por parte da empresa projetista (TC-BR) das omissões do projeto identificadas durante a execução, com o intuito de estabelecer a adequada solução de engenharia com a subsequente quantificação de insumos e serviços necessários, bem como permitir a avaliação do possível comprometimento global do objeto da obra em decorrência de novas soluções técnicas que se mostrarem necessárias durante a execução da obra, garantindo a qualidade final da adequação viária da EPTG e promovendo uma segregação de funções salutar ao bom andamento da obra (§ 57 do Anexo B da auditoria de 2009).

25. **Manifestação do auditado:** Na EPTG, as revisões foram executadas em campo, em conjunto pelo Consórcio Construtor, pela empresa Supervisora (Concremat) e pelo DER-DF. Para o 1º Aditivo aos Contratos AC 001/2009-ST (Lote 1) e AC 002/2009-ST (Lote 2), foram apresentadas a justificativa e a concordância da projetista (fls. 47/48) no 1º Relatório de Revisão de Projeto.

26. **Análise da manifestação:** Recomendação não cumprida. Os citados documentos indica que foram trocados ofícios entre o gestor do contrato e o gerente de projetos, com informações acerca da aprovação da revisão feita pelo Consórcio Construtor, não ficando demonstrada, assim, a revisão prévia da empresa projetista (TC-BR), como recomendado. Quanto à EPTG, a revisão em conjunto no campo também não atende à recomendação.

27. Considerando que novos achados foram identificados como consequência dessa falha, essa questão será novamente abordada adiante, oportunidade em que também serão indicados, quando possível, os impactos financeiros decorrentes da ausência de estudos prévios sobre a solução técnica empregada na obra quando da omissão ou falha do projeto executivo elaborado pela TC-BR e não revisado em função da ausência de requisição da UGL/UGP.

28. **Achado:** Execução de serviços não previstos no projeto original da



obra: “sub-base em solo-cal com 3% em cal” com substituição do insumo “cal” por “dynabase” na realização da estrutura do pavimento flexível (vias asfaltadas).

29. **Recomendação:** Que a UGP/PTU faça constar dos processos relativos à contratação das obras os estudos que comprovem a viabilidade técnica e o impacto econômico decorrentes da substituição do insumo “cal hidratada” por “dynabase”, bem como de outros insumos e serviços que venham a ser alterados em relação ao projeto original, com o objetivo de se garantir qualidade e menor custo na execução da obra, sem a descaracterização do projeto original, bem como previsibilidade, transparência e maior controle (§ 68 do Anexo B da auditoria de 2009).

30. **Manifestação do auditado:** Os referidos estudos foram inseridos no processo correspondente – nº 410-003.339/2008.

31. **Análise da manifestação:** Os estudos indicados não foram enviados juntamente com as considerações da UGP. Obtendo-se cópias posteriormente (fls. 49/73), pode-se dizer que ficou caracterizada a necessidade da troca do referido insumo, sem que isso viesse a impactar financeiramente o contrato, dado que o preço unitário constante das medições se refere ao serviço inicialmente previsto. Portanto, reputa-se a recomendação como cumprida.

32. **Achado:** Execução de serviços em quantitativos além dos previstos no projeto original da obra: “momento extraordinário de transporte para mat. 1ª categoria para distância além de 5,00 km” em locais com previsão de realização de aterro.

33. **Recomendação:** À UGP/PTU apresentar avaliação sobre a possibilidade de uso da jazida do setor Noroeste e de outras fontes de exploração de solo para as obras, a fim de se apresentar um planejamento futuro, possibilitando quantificar o mais rápido possível o impacto desses acréscimos no valor total da obra e garantindo a previsibilidade e o maior controle sobre o montante adicional a ser desembolsado para fazer frente aos fatos supervenientes ocorridos durante a execução da obra (§ 77 do Anexo B da auditoria de 2009).

34. **Manifestação do auditado:** As opções de jazidas e áreas de “bota-fora” avaliadas e utilizadas estão apresentadas em mapas e croquis (fls. 74/104).

35. **Análise da manifestação:** Foram apresentados croquis<sup>2</sup> com estudos de DMT para utilização das jazidas L-4, Candangolândia e Noroeste (fls. 77-verso/84 e 102-verso/104), sem, no entanto, ser apresentado qualquer estudo sobre o quanto essas alterações de distância em relação ao projeto inicial iriam impactar financeiramente o contrato. Ademais, outros aspectos antieconômicos relativos às DMTs foram identificados durante a nova etapa de auditoria que ora se relata, a ser apresentado na sequência.

36. **Achado:** Medição, atesto e pagamento de serviço não executado: “pavimento de concreto  $f_{ctM.k} = 4,5\text{Mpa}$ , com barras de ligação e juntas selantes” em trecho da faixa central na via Expressa Norte (Lote 1), registrados na 8ª medição

<sup>2</sup> No documento constam também dados relativos a: bota-fora (lixão da estrutural), pedreiras (Ciplan, Brical, Contagem, Enfol-Britacal e Votorantim), usinas de asfalto (JM e Serveng), depósito (3ª Distrito) e concreiteira (Ciplan).



(dezembro/2009); Medição e pagamento de serviço não executado: “base de brita graduada” em três faixas em um trecho da via Marginal Norte, quando apenas duas faixas haviam sido implantadas.

37. **Recomendação:** À UGP/PTU promover a designação de fiscais (executores de contrato) diferentes para cada um dos quatro contratos de execução de obras e supervisão (dois contratos da Construtora e dois da Supervisora), para garantir o mínimo de recursos humanos suficientes a uma fiscalização tempestiva e eficiente, minimizando a ocorrência de pagamentos antecipados e descompasso entre a execução física da obra e o desembolso financeiro, bem como assegurando maior nível de revisão e supervisão dos procedimentos adotados mediante a adequada segregação de funções (§ 90 do Anexo B da auditoria de 2009).

38. **Manifestação do auditado:** Conforme descrito no item 3.b – Estrutura Funcional (fl. 43), a UGP entendeu que, frente às demandas à época, não havia necessidade de redimensionamento da estrutura de gerenciamento e fiscalização do Programa<sup>3</sup>.

39. **Análise da manifestação:** Recomendação não atendida. Em decorrência, diversos outros achados relativos tanto aos aspectos da qualidade da obra quanto da sua economicidade foram identificados durante essa nova etapa de auditoria. Como as obras estão praticamente finalizadas, a reapresentação da proposição em comento seria inoportuna. No entanto, na medida em que forem sendo apresentados nesse relatório os achados causados pela inobservância dessa recomendação, as proposições a eles pertinentes também serão indicadas.

40. **Achado:** Ausência de realização de determinados controles tecnológicos para alguns dos serviços mais relevantes da obra.

41. **Recomendação:** À UGP/PTU manter a execução dos controles tecnológicos realizados na obra, fazendo-os constar dos processos de medição dos serviços já concluídos, a fim de garantir o controle, a transparência, a qualidade e a durabilidade desejadas para as obras do Programa (§ 97 do Anexo B da auditoria de 2009).

42. **Manifestação do auditado:** O Consórcio Construtor tem fornecido regularmente os relatórios de controles tecnológicos como anexo ao seu Relatório Mensal, parte integrante do processo de medição. A aferição de temperatura do CBUQ foi incorporada aos controles.

43. **Análise da manifestação:** Recomendação cumprida, o que foi identificado na avaliação da medição de junho de 2010.

44. **Achado:** Inexistência de laboratório da empresa supervisora (Concremat) para o controle tecnológico do serviço “CBUQ inclusive espalhamento”.

45. **Recomendação:** Considerando que o serviço de fiscalização das obras pela supervisora deveria estar sendo realizado em consonância com o previsto no contrato, e que o preço contratado incluía a previsão da instalação dos

<sup>3</sup> “Reiterando e complementando as Observações do Executor, entende-se que, frente às demandas atuais, não há necessidade de redimensionamento da estrutura de gerenciamento do Programa.” (fl. 43).



laboratórios, e que não estava sendo realizado nas exatas especificações aprovadas até abril de 2010, há necessidade de a UGP apurar as eventuais diferenças decorrentes de pagamentos indevidos à supervisora e fazer as glosas respectivas nas próximas faturas (§ 105 do Anexo B da auditoria de 2009).

46. **Manifestação do auditado:** Conforme item 1.d (fl. 42), as diferenças foram apuradas e o estorno (glosa), no valor de R\$ 3.243,60 (Lote 1) e R\$ 1.865,07 (Lote 2), foi realizado na 15ª medição (agosto/10) da empresa Supervisora, referente aos Lotes 1 e 2 (fls. 105/140).

47. **Análise da manifestação:** Recomendação cumprida.

### **Complexo de Viadutos IP**

48. **Achado:** Alagamento das vias marginais no entorno do complexo de viadutos Israel Pinheiro.

49. **Recomendação:** À UGP/PTU avaliar a necessidade de adoção de medidas acessórias e imediatas que possam minimizar os efeitos das águas pluviais no entorno do complexo de viadutos IP, bem como atuar junto à NOVACAP para acelerar a realização dos estudos e projetos para solucionar definitivamente o problema (§ 124 do Anexo B da auditoria de 2009).

50. **Manifestação do auditado:** Foi encaminhado o Ofício nº 810/2010-GAB/ST à Secretaria de Obras sobre a “Falta de um sistema de drenagem de águas pluviais em Vicente Pires”, solicitando providências (fls. 141/147).

51. **Análise da manifestação:** Recomendação cumprida parcialmente. Em que pese o pertinente envio de ofício à SO ultimando providências no sentido de resolver a causa primordial do problema – a falta de sistema de drenagem em Vicente Pires –, a recomendação visava também a adoção de medidas acessórias e imediatas para minimizar os alagamentos das sarjetas que trazem grandes riscos aos usuários da via.

52. No Processo nº 5738/2010 – TCDF, ao DER/DF, UGL do PTU, foi determinado que, *in verbis*:

***“(…) II. determinar ao Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal - DER/DF que, ante a proximidade do período chuvoso, no menor prazo possível: a) avalie e implemente soluções para minorar: 1) os alagamentos e as águas paradas nas áreas 1 e 2 das vias marginais norte e sul, nas proximidades do complexo de viadutos Israel Pinheiro, referenciadas nas Fotos 1, 2 e 3 (fls. 40), de forma a reduzir o risco de acidentes e transtornos aos usuários, recuperar a funcionalidade das vias e preservar a estrutura do pavimento; 2) o risco de acidentes na via marginal norte, nas proximidades da Rua 3 de Vicente Pires, próxima ao complexo viário Israel Pinheiro, decorrente da ausência de dispositivos de proteção nas valetas e sarjetas de drenagem construídas em via sem acostamento, em desacordo com as normas do Manual de Drenagem de Rodovias do DNIT (2006); b) providencie, por iniciativa própria ou por demanda à empresa executora das obras em decorrência da garantia contratual, a recuperação das sarjetas na marginal norte, próximas ao complexo viário Israel Pinheiro, para evitar danos ao pavimento por infiltração das águas;”*** (Decisão nº 4907/10)

53. Tal determinação continua, até o momento, sem manifestação por parte do DER/DF, de forma que, tanto por parte da UGP quanto do DER/DF (UGL),



fica evidenciado o descumprimento da recomendação. Considerando, no entanto, o encaminhamento da questão na Corte de Contas do DF e a interferência com outras unidades do GDF, como a Secretaria de Obras e a NOVACAP, não cabe fazer nova proposição à UGP/UGL sobre o assunto.

54. **Achado:** Existência de sarjetas contíguas ao limite da faixa de rolamento, com considerável profundidade, sem a devida proteção.

55. **Recomendação:** À UGP/PTU determinar a execução das obras exigindo os elementos adequados de proteção às sarjetas nas vias das Marginais Norte e Sul, próximas ao Complexo de Viadutos Israel Pinheiro, de acordo as normas do Manual de Drenagem de Rodovias do DNIT, com o intuito de reduzir os riscos de acidentes nessas vias (§ 133 do Anexo B da auditoria de 2009).

56. **Manifestação do auditado:** Aguardando posicionamento do DER sobre o assunto.

57. **Análise da manifestação:** Cabe a mesma análise do item anterior, sem apresentação de nova recomendação.

58. **Achado:** Inexistência dos termos de recebimento provisório e definitivo de algumas das obras envolvidas.

59. **Recomendação:** À UGP/PTU que solicite do DER/DF o recebimento definitivo das obras mediante termo circunstanciado, assinado pelas partes, após o decurso do prazo de observação, ou vistoria, que comprove a adequação do objeto aos termos contratuais, a fim de atender as exigências da Lei de Licitações (§ 140 do Anexo B da auditoria de 2009).

60. **Manifestação do auditado:** Solicitados e emitidos pelo DER-DF os termos de recebimento definitivo dos contratos relativos às obras do complexo de viadutos Israel Pinheiro - Contratos nºs 007/05 – DER, 013/05 – DER, 043/07-DER e nº 045/08-DER (fls. 148/155).

61. **Análise da manifestação:** Recomendação cumprida.

### **Terminais Rodoviários**

62. **Achados:** Acúmulo de água e terra na área de estocagem de ônibus e no próprio terminal. Ausência de pintura das faixas e de instalação de antiderrapante nas rampas de acesso de pedestres aos terminais. Meios-fios da área de estocagem danificados pelos ônibus. Portas instaladas incompatíveis com a especificação do projeto, compostas de material inadequado para área molhada (MDF). Existência de goteiras na cobertura metálica. Má qualidade na execução do pavimento rígido na área de estocagem e tráfego de ônibus.

63. **Recomendação:** À UGP/PTU recomendar adotar providências junto à ST/DF para sanear as falhas relativas à deficiência do projeto básico ao não prever impactos decorrentes da região próxima, que não possuía drenagem pluvial própria; ausência de previsão no projeto de detalhes relevantes; e inexecução ou execução com baixa qualidade, por parte da empreiteira, de alguns serviços previstos em projeto (§ 150 do Anexo B da auditoria de 2009).



64. **Manifestação do auditado:** Providências tomadas e os termos de recebimento definitivo emitidos pelo ST/DFTRANS, relativos aos Contratos nºs 001/2008-ST, 002/2008-ST e 003/2008-ST (fls. 156/161).
65. **Análise da manifestação:** Recomendação cumprida.
66. **Achado:** Inexistência do termo de recebimento definitivo das obras.
67. **Recomendação:** à UGP/PTU adotar providências:
- a) urgentes para reestruturação do processo de fiscalização e recebimento de obras e serviços de engenharia do Programa financiado pelo BID, relativos aos terminais de ônibus, instituindo duplos controles, mediante a designação de comissão independente das unidades co-executoras, e independente da Comissão prevista no art. 73, inciso I, “b” da Lei nº 8.666/93, para confirmar o adequado recebimento das obras para efeito de comprovação da aplicação dos recursos junto ao BID, alertando os responsáveis designados da eventual responsabilidade solidária por recebimentos indevidos de serviços e obras não executados;
  - b) junto à ST/DF para exigir das construtoras o cumprimento da garantia por 5 anos, conforme previsão do art. 618 do Código Civil. (§ 162 do Anexo B da auditoria de 2009).
68. **Manifestação do auditado:** Conforme o item 3.b<sup>4</sup>, foi elaborado pela UGP/SAG o documento “Normas e Procedimentos para Gestão e Fiscalização dos Contratos do PTU-DF”. Além disso, os mecanismos de fiscalização e aceitação de obras constam nos editais das obras contratadas pelo Programa conforme as condições gerais padronizadas pelo BID. Especificamente em relação aos terminais de Brazlândia, Riacho Fundo I e São Sebastião, foram tomadas as providências necessárias e emitidos pelo ST/DFTRANS os termos de recebimento definitivo dos Contratos nºs 001/2008-ST, 002/2008ST e 003/2008-ST.
69. **Análise da manifestação:** Recomendação cumprida, embora não tenham sido disponibilizados os documentos sobre os adequados procedimentos de fiscalização e recebimento, em que pese ter sido citada a elaboração de norma. No entanto, foram apresentados os termos de recebimento definitivo das obras. Não se considera necessário apresentar outra proposição.
70. **Achado:** Não consta a existência de documentação “*as built*” dos terminais.
71. **Recomendação:** Recomendar à UGP/PTU exigir das empreiteiras que apresentem o Caderno de Especificações e Documentação “*as built*” para os três terminais rodoviários, a fim de permitir que as respectivas Administrações Regionais, que assumiram os empreendimentos, possam empreender eventuais alterações e adaptações de forma precisa e com o menor custo (§ 169 do Anexo B).

<sup>4</sup> “Quanto à recomendação de “Normatizar adequadamente a fiscalização e o recebimento das obras e serviços e rotinas procedimentos de despesas – UGLs”, foi elaborado pela UGP/SAG o documento “Normas e Procedimentos para Gestão e fiscalização dos Contratos do PTU-DF.”



72. **Manifestação do auditado:** Solicitadas ao DFTRANS providências quanto à recomendação de auditoria. Informado pelo DFTRANS que os “*as built*” são os próprios projetos. A UGP/PTU segue informando que aguarda declaração formal do DFTRANS sobre o assunto.
73. **Análise da manifestação:** Recomendação cumprida parcialmente.
74. **Nova Proposição:** Alertar a UGP que as visitas realizadas às obras dos terminais no exercício passado revelaram alterações de projeto que precisam estar registradas em projetos do tipo “*as built*”, de forma que se apresenta novamente a proposição em destaque.

### 3. Resultados da Fiscalização das Obras e Serviços

#### 3.1. As obras financiadas com recursos do Contrato nº 1957/OC-BR, em execução em 2010, atendem aos planos e especificações aprovados e aos requisitos de qualidade esperados?

75. **Critério:** Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR; Políticas para aquisição de bens e contratação de obras financiadas pelo BID (GN-2349-7); Lei nº 8.666/93; Editais, Termos de Referência, Especificações Técnicas; Normas ABNT, Normas DNIT, Práticas SEAP; Lei Distrital nº 2.105/98, Decreto Distrital nº 10.015/08.
76. **Achado:** Existência de diversos tipos de defeitos na superfície dos pavimentos flexível/asfáltico e rígido/concreto.
77. **Critério:** Caracterização dos defeitos encontrados conforme Norma DNIT nº 061/2004-TER/*Pavimento Rígido – Defeitos – Terminologia* (Anexo XV), e Norma DNIT nº 005/2003 – TER/*Defeitos nos pavimentos flexíveis e semi-rígidos - Terminologia* (Anexo XV).
78. **Condição encontrada:** Mediante inspeção visual *in loco* em 100% dos trechos, constataram-se, no trecho em pavimento flexível, diversos pontos com revestimento desgastado, afundamentos e painelas, conforme registrado no laudo contido no PT IV (fls. 300/340). No pavimento rígido, observaram-se fissuras, trincas, esborcinamento e várias placas quebradas, caracterizados no laudo do PT III (fls. 280/299). O PT V apresenta o Relatório Fotográfico desses achados (fls. 341/360).
79. **Causa:** Os tipos de defeitos encontrados, que refletem um desgaste precoce em obra tão recente (ainda não ocorreu o recebimento provisório), podem ser atribuídos à má execução do pavimento, à não-conformidade dos materiais aplicados e ao acúmulo de águas pluviais, decorrentes de ineficiência/insuficiência da drenagem pluvial no trecho. Especialmente em relação ao pavimento rígido, aplicado nas vias exclusivas de ônibus, há que se realçar que ele ainda nem foi submetido às cargas de projeto mais elevadas, advindas do tráfego dos ônibus biarticulados com mais de 100 passageiros a bordo.
80. **Efeitos:** As principais decorrências dos defeitos encontrados são a redução da vida útil dos pavimentos e o comprometimento do conforto e da segurança dos usuários.
81. **Manifestação do auditado:** O Consórcio construtor, com relação a



este e todos os demais itens, afirmou que está processando a avaliação minuciosa do trecho e que apresentará, até 30 de abril de 2011, Plano de Ação para execução dos itens sob sua responsabilidade (fls. 219).

82. A Unidade de Gerenciamento Local (UGL) admitiu a existência de problemas localizados no pavimento flexível, afirmou que decorreram de falhas na execução ou por problemas no traço do CBUQ e que foram corrigidos pelo Consórcio (fls. 222/223).

83. Quanto aos defeitos no pavimento rígido afirmou que a Associação Brasileira de Cimento Portland, que acompanhou a execução do pavimento de concreto, está elaborando um laudo de avaliação dos problemas e respectivo manual para correção dos mesmos (fls. 223).

84. **Análise da manifestação:** Apreende-se, pelas informações apresentadas, que existe, por parte da empresa executora e da UGL, a admissão quanto à existência de defeitos nos pavimentos rígido e flexível. Registraram, ainda, que realizaram correções no pavimento flexível, sem, no entanto, apresentar comprovação dessa assertiva.

85. **Proposição:** Determinar à UGP que exija do Consórcio Construtor a elaboração, até o dia 20 de maio de 2011, de um Plano de Ação contemplando a descrição e localização de todos os problemas encontrados, as soluções propostas e os prazos para implementação das correções em ambos os tipos de pavimento.

86. **Achado:** Existência de erro de concordância longitudinal na estrutura da via.

87. **Critério:** Projeto Executivo (Anexo VIII), que apresenta previsão de seção tipo de pavimento, tanto nas vias expressas (pavimentos flexível e rígido) como nas vias marginais (apenas pavimento flexível), com caimento do centro para as duas laterais da pista.

88. **Condição encontrada:** Verificou-se erro de concordância longitudinal na estrutura da via em dois casos: entre as faixas do pavimento flexível das vias expressas, e entre o pavimento rígido e as baias de ônibus. A constatação se deu mediante teste *in loco*, que consiste em esticar uma linha de pedreiro transversalmente à via, revelando a discordância entre as faixas laterais em diversos pontos da rodovia. O Relatório Fotográfico contido no PT V, às fls. 341/360, ilustra alguns dos trechos onde se verificaram essas falhas e as diferenças medidas, que atingiram até 4 cm em caso específico.

89. **Causas:** Referente ao pavimento flexível, atribuem-se essas falhas à execução da seção do pavimento asfáltico em desacordo com o Projeto Executivo. Aparentemente a falha ocorreu nos trechos das vias expressas com previsão de implantação completa da 4ª faixa e acostamento, bem como nos trechos de restauração e aproveitamento das faixas já existentes.

90. No segundo caso, entende-se que a falha ocorreu devido à ausência de detalhamento, no Projeto Executivo, do pavimento rígido, a ser executado nas baias de ônibus. Dessa forma, a fiscalização da obra, em conjunto com o Consórcio executor, resolveu adotar a solução de transformar a junta longitudinal existente entre o pavimento rígido e as baias de ônibus como canal de escoamento das águas



da chuva, até que encontre uma saída ou boca de lobo da drenagem pluvial.

91. **Efeitos:** Entre as decorrências dessas falhas destacam-se: o acúmulo de água na pista de rolamento (nos sulcos formados entre as faixas), o risco de ocorrência de acidentes causados por aquaplanagem e a redução da vida útil do pavimento.

92. **Manifestação do auditado:** Inicialmente a UGL esclareceu que as eventuais falhas de concordância referem-se às seções transversais, e não longitudinais, como citado no achado de auditoria (fls. 223). Informou que, nos casos em que o projeto previu aproveitamento do pavimento flexível existente (somente fresagem de 4 cm a 8 cm), a capa seria recomposta com nova espessura de cerca de 12 cm. Dessa forma, eventuais anomalias na geometria das seções transversais não seriam corrigidas com simples recapeamento. Para isso, seria necessário remover a camada de base e sub-base e posterior reconstrução (fls. 224).

93. Em seguida, afirmou que esse serviço não foi considerado no projeto executivo e que, se a estrutura do pavimento encontra-se em bom estado, não há razão para demolição e posterior reconstrução (fls. 224).

94. Quanto à mudança na inclinação no encontro entre o pavimento rígido do corredor de ônibus e das baias das paradas, a UGL justificou que essa solução foi adotada para evitar que o usuário nas paradas se molhe quando, sob chuva, os ônibus encostem para embarque e desembarque. Afirmou, também, que serão implantadas novas descidas d'água de forma a garantir a retirada da água do pavimento (fls. 224/225).

95. **Análise da manifestação:** Quanto à caracterização da falha na concordância, se transversal ou longitudinal, assiste razão à UGL quando afirmou que se tratam de seções transversais e não longitudinais. Ocorre, no entanto, que o defeito se estende por algumas dezenas de metros no sentido longitudinal da via.

96. Desse modo, acerca do perfil da seção transversal do pavimento flexível, o fato é que foi detectada em inspeção uma concavidade, medida e registrada por meio de fotografia, cuja magnitude do afundamento pode ser constatada pela observação do registro fotográfico (figuras 19 e 30/32, fls. 352/359).

97. A alegação do executor de que seria necessário reconstruir as camadas de base e sub-base para adequar a seção transversal à de projeto carece de fundamento, embora esses afundamentos não tenham sido observados com frequência.

98. Concernente à variação de inclinação na junção dos pavimentos rígidos do corredor de ônibus e das baias, destacamos que o projeto foi omissivo quanto a esse detalhamento.

99. Da mesma forma não foi apresentado nenhum documento demonstrando consulta prévia ao projetista quanto à decisão pela mudança do caimento na fase de execução da obra.

100. Apresentamos a figura a seguir para melhor entendimento do problema suscitado.

101. Esclarecemos, por oportuno, que o registro em tela foi feito no dia 10 de fevereiro de 2011, às 15h17min, por ocasião de chuva de razoável intensidade e pouca duração.



Figura 01 – Calha de escoamento de águas pluviais em frente à baia de ônibus.

102. Note-se que, devido à mudança de inclinação do caimento do pavimento rígido do corredor de ônibus e da placa da baia (ilustrado em vermelho na foto), houve a formação de uma calha de escoamento das águas das chuvas bem em frente às paradas.

103. Essa situação, que se repete nas demais baias, a nosso ver, é inconveniente pelos motivos a seguir expostos: 1) o transtorno aos usuários que esperam sob os abrigos devido à água arremessada dos ônibus que passarem direto; 2) a formação de uma calha de escoamento justamente na junção entre placas de concreto, com o agravante de que nessas juntas não foi aplicado selante, o que vai facilitar a infiltração nessas áreas, degradar a base e comprometer a vida útil do pavimento e; 3) o comprometimento da segurança dos usuários da via nos dias de chuva pelo aumento do risco de ocorrer aquaplanagem.

104. **Proposição:** A UGP deverá acionar o Consórcio executor para corrigir os defeitos mencionados antes do recebimento definitivo da obra. Cabe ainda ressaltar a expressa necessidade de fazer constar no projeto “*as built*” todo o detalhamento do pavimento rígido das baias de ônibus, além de se referenciar a norma que deu embasamento técnico à solução adotada.

105. **Achado:** Inexistência de juntas de dilatação longitudinais e respectivas barras de ligação entre o pavimento rígido da via exclusiva para ônibus e as respectivas baias.



106. **Critério:** Norma DNIT nº 047/2004-ES/*Pavimento Rígido – Execução de pavimento rígido com equipamento de pequeno porte – Especificação de serviço* (Anexo XV).

107. **Condição Encontrada:** Mediante inspeção *in loco*, constatou-se a inexistência de juntas de dilatação longitudinais e, conseqüentemente, das barras de ligação, entre o pavimento de concreto da via exclusiva e as baias de ônibus, o que foi confirmado pelo fiscal da obra em reunião realizada em 17/03/11. Essa falha consta do Relatório Fotográfico do PT V, às fls. 341/360 (em especial, figura 21).

108. **Causa:** A omissão do Projeto Executivo em detalhar o pavimento rígido das baias de ônibus, seguida da decisão do Consórcio pela execução fora dos padrões estabelecidos em Norma, amparada pela não-oposição do fiscal de obra e da empresa supervisora CONCREMAT.

109. **Efeito:** Combinado com acúmulo de chuva nessa junta, descrito no achado anterior (falha na concordância longitudinal entre pavimento de concreto e as baias de ônibus), poderá ocorrer infiltração de água pluvial, também potencializando o comprometimento da estrutura do pavimento rígido das baias e da via expressa, reduzindo a sua vida útil.

110. **Manifestação do auditado:** O executor do contrato esclareceu que o projeto não indicou a norma do DNIT como referência. Afirmou que existe uma junta longitudinal entre as placas rígidas do corredor de ônibus e as baias (fls. 225).

111. Informou, ainda, que será feita a selagem das juntas longitudinais e que o projeto não especificou barras de ligação entre as placas de concreto, mas sim, juntas do tipo macho/fêmea (fls. 225).

112. **Análise da manifestação:** Cabe esclarecer que nas especificações técnicas que orientaram a licitação e execução do Projeto de Engenharia da DF-085 (EPTG), item **2.3.4 – Pavimento rígido com barras de ligação e juntas selantes** (Anexo XV), definiu-se que as obras do pavimento rígido deverão ser executadas de acordo com a Norma DNIT 049/2004-ES, substituída pela Norma DNIT 049/2009-ES.

113. Com efeito, existe junta longitudinal entre as placas rígidas do corredor de ônibus e as baias. Ocorre que o serviço de selagem dessas juntas não foi realizado. Reputamos essa ação fundamental, pois a inexistência de selagem pode comprometer a vida útil do pavimento em razão do escoamento da água da chuva na junção das placas, como apontado anteriormente.

114. Quanto à inexistência de barra de ligação longitudinal entre as placas do corredor e das baias, assiste razão à UGL. O projeto executivo define uma ligação tipo macho-fêmea.

115. **Proposição:** A UGP deverá acionar o Consórcio executor para providenciar a execução da selagem das juntas de dilatação entre os pavimentos rígidos da via expressa e das baias de ônibus, em conformidade com a norma. Igualmente, é premente que a solução adotada esteja refletida no projeto executivo e “*as built*”.

116. **Achado:** Falhas na selagem das juntas de dilatação transversais (entre as placas de concreto sucessivas) do pavimento rígido.



117. **Critério:** Item 5.3.11 da norma DNIT nº 049/2004-ES/*Pavimento Rígido – Execução de pavimento rígido com equipamento de fôrma deslizante-Especificação de Serviço* (Anexo XV), relativo à execução da selagem das juntas, e item 5 da Norma DNIT nº 046/2004-EM/*Pavimento Rígido – selante de junta – especificação de material* (Anexo XV), que trata do ensaio para determinação das características do material selante.

118. **Condição Encontrada:** Durante inspeção local, constatou-se uma série de juntas de dilatação transversal sem a devida aplicação de material selante para fins de impermeabilização. Nas juntas em que houve a selagem, identificou-se, em alguns casos, a aplicação de material de selagem em excesso, ocasionando o seu transbordamento, conforme apresentado no Relatório Fotográfico do PT V, às fls. 341/360 (em especial, figuras 14, 15 e 16), desatendendo ao previsto em norma. Adicionalmente, não foi localizado o ensaio do material selante utilizado para a determinação de suas características específicas, conforme previsão em norma acima mencionada.

119. **Causa:** Descuido na aplicação do selante de junta transversal, aliado à aparente falta de controle de execução por parte da empresa supervisora e do fiscal da obra. Igualmente não se providenciou e não se exigiram os ensaios previstos na norma pertinente.

120. **Efeito:** A inexistência de selagem ou a falha na aplicação desse material comprometem a impermeabilização do pavimento, reduzindo, assim, a sua vida útil. A falta dos ensaios para fins de aceitação no material selante utilizado pela executora inviabiliza a sua avaliação sob o ponto de vista de aderência, deformabilidade, durabilidade, absorção de água, dentre outros, que garantirão a sua função de impermeabilização no decorrer do tempo.

121. **Manifestação do auditado:** A UGL afirmou que os serviços de selagem das juntas estão sendo revisados para atender às especificações de projeto e que todas as desconformidades serão corrigidas sem custo adicional (fls. 226).

122. Informou, ainda, que não houve previsão, no escopo do contrato da empresa supervisora, de ensaios específicos (fls. 226).

123. **Análise da manifestação:** Entendemos que as explicações apresentadas são pertinentes. Em visitas à obra constatamos a execução de serviços de selagem das juntas transversais.

124. **Proposição:** Não se aplica.

125. **Achado:** Insuficiência e inexistência de sistema de drenagem de águas pluviais em alguns trechos das vias.

126. **Critério:** Projeto Executivo (Anexo VIII).

127. **Condição Encontrada:** A execução da drenagem pluvial não atendeu ao estabelecido no Projeto Executivo. De modo geral, o projeto prevê canaleta canteiro (SCC) praticamente ao longo de todo o trecho no canteiro central entre as vias expressas, e nos canteiros entre a via expressa norte e sua marginal e a via expressa sul e sua marginal. Verificou-se a inexistência desses elementos drenantes em diversos trechos, como se comprova no Relatório Fotográfico – PT V,



às fls. 360/373. Constatou-se que o DER/DF publicou edital de licitação<sup>5</sup> para contratação da execução de obras de complementação da drenagem pluvial na via (fls. 32).

128. **Causa:** A falta de planejamento na execução da obra com relação ao tratamento das interferências das concessionárias de serviços públicos (CEB, CAESB, etc.) e as ocupações irregulares nas áreas próximas à rodovia acarretaram a adoção de soluções urgentes e antieconômicas. Isso onerou o contrato acima das expectativas, provocando a inexecução de parcela do objeto inicialmente contratado, em razão do esgotamento dos recursos após alcançar o limite de 25% de aditamento contratual. Não se explica como um elemento construtivo tão relevante para a funcionalidade e segurança de uma rodovia tenha sido excluído do objeto da obra.

129. **Efeito:** Há o risco de comprometimento dos pavimentos rígido e flexível em razão do acúmulo de água das chuvas, que segundo regra básica de projeto de pavimentação, deve ser escoada o mais rapidamente possível do corpo estradal. Sem falar nos transtornos, prejuízos e no aumento do risco de acidentes que o usuário da rodovia está submetido em dias de chuva forte. Adicionalmente, criou-se a necessidade de licitar em separado a conclusão do sistema de drenagem da rodovia.

130. **Manifestação do auditado:** O auditado informou que os equipamentos definidos em projeto foram implantados e que executaram mais descidas d'água do que o previsto no projeto executivo (fls. 226).

131. Afirmou, ainda, que o cenário previsto no projeto executivo não considerou interferências com as redes de concessionárias, ocupações de faixas lindeiras, indisponibilidade de material de aterro e um fluxo diário de 150 mil veículos e cerca de 500 milhões de habitantes (fls. 227).

132. Ademais, ressaltou que, a despeito das omissões e falhas do projeto executivo e do orçamento, da falta de cooperação dos demais entes do GDF e da União, bem como das chuvas acima da média no ano de 2009, a obra foi entregue dentro do prazo e a um custo razoável (fls. 227).

133. **Análise da manifestação:** A afirmação do auditado de que os equipamentos definidos em projeto foram totalmente implementados carece de fundamentação, mesmo porque o exame do Boletim de Medição nº 18 mostra que não se executou, em termos financeiros, 4,4% da drenagem prevista em projeto.

134. Some-se o fato de que há em curso licitação do DER/DF para complementação das obras de drenagem da DF-085 (EPTG).

135. Da mesma forma, constam no projeto executivo os Anexos 3E – Projeto de Desapropriação e 3F – Interferências, conforme se verifica no Processo 410.003.339/2008 ST/DF – UGP, págs. 1.835 a 1.880 e 1.881 a 1.931, respectivamente.

136. Ademais, é cediço que a indisponibilidade de material para aterro ficou caracterizada após o início das obras, pela negativa de exploração da jazida

<sup>5</sup> Concorrência nº 015/2010 – DER-DF - DF-085 (EPTG) – SERVIÇOS DE COMPLEMENTAÇÃO DAS OBRAS – LINHA VERDE. DRENAGEM. Licitação suspensa pelo TCDF, conforme item III, alínea “a” da Decisão Liminar nº 09/2011 – P/AT (Processo nº 36118/2011).



pré-determinada.

137. Concordamos com a afirmativa sobre as chuvas acima da média no ano de 2009 e que o projeto de drenagem foi insuficiente. Desse modo, julgamos parcialmente procedentes as alegações da UGL, mesmo porque o relatório fotográfico de fls. 360/373 mostra pontos de alagamento em trechos recém-implantados, a exemplo da trincheira da EPVL (figuras 45 e 46, fls. 368), inexistência de alguns elementos de drenagem (figuras 39, 40 e 42, fls. 363/366) e das calhas de escoamento de águas pluviais entre o corredor de ônibus e as baias, como antes destacado.

138. **Proposição:** Deverá ser determinado à UGP que providencie urgentemente a conclusão das obras complementares de drenagem pluvial, em atendimento ao Projeto Executivo elaborado e às necessidades identificadas posteriormente. Adicionalmente, cabe alerta à mesma unidade para a necessidade de fazer constar no Plano de Ação as intervenções para a correção das falhas evidenciadas no relatório fotográfico às fls. 360/373.

139. **Achado:** Sinalização horizontal insuficiente e com baixa qualidade de execução e sinalização vertical insuficiente.

140. **Critério:** Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503, de 27/9/1997), Normas DNIT nº 100/2009 – ES/*Obras complementares – Segurança no tráfego rodoviário – Sinalização horizontal – Especificação de serviço* (Anexo XV) e DNIT nº 101/2009 – ES/*Obras complementares – Segurança no tráfego rodoviário – Sinalização vertical – Especificação de serviço* (Anexo XV).

141. **Condição Encontrada:** A execução da sinalização horizontal não atende ao estabelecido em norma e, segundo informou o fiscal da obra em reunião realizada em 17/03/11, tem caráter provisório com vistas a liberar o tráfego na rodovia. A sinalização vertical praticamente inexistente nos padrões estabelecidos em norma, restringindo-se a algumas poucas placas na lateral da rodovia. O Relatório Fotográfico – PT V (fls. 341/377) demonstra essas constatações. Verificou-se que o DER/DF publicou edital de licitação<sup>6</sup> para contratação da execução de sinalização horizontal e vertical na via (fls. 32).

142. **Causa:** Tal qual no achado anterior, a falta de planejamento onerou o contrato acima das expectativas, provocando a inexecução de parcela do objeto inicialmente contratado, em razão do esgotamento dos recursos após alcançar o limite de 25% de aditamento contratual.

143. **Efeito:** As sinalizações horizontal e vertical foram serviços excluídos do contrato. Para permitir a utilização das vias, realizou-se uma sinalização provisória e descartável, que não atende aos padrões previstos em norma, comprometendo a segurança da rodovia para os usuários. Dessa forma, surgiu a necessidade de se licitar em separado tais serviços.

144. **Manifestação do auditado:** A UGL admitiu a execução, pelo DER/DF, de sinalização horizontal e vertical provisórias por falta de recursos, e que

<sup>6</sup> Concorrência nº 016/2010 – DER-DF - DF-085 (EPTG) – SERVIÇOS DE COMPLEMENTAÇÃO DAS OBRAS – LINHA VERDE. SINALIZAÇÃO. Licitação suspensa pelo TCDF, conforme item III, alínea “a” da Decisão Liminar nº 09/2011 – P/AT (Processo nº 36118/2011).



foi implantado um conjunto mínimo de placas selecionadas do projeto executivo até a execução da sinalização definitiva (fls. 228).

145. Quanto à sinalização horizontal foi dito que o material aplicado tem especificação diferente da projetada em razão de o DER não dispor de pintura a quente (fls. 228).

146. **Análise da manifestação:** O auditado admitiu que a sinalização definitiva não foi implantada por falta de recursos.

147. Nesse aspecto deve-se considerar que a obra foi realizada em uma das vias de maior movimentação no DF, o que exigiu que os trechos implantados ou recuperados fossem imediatamente liberados para o tráfego. Considerando-se que o art. 88 do Código de Trânsito Brasileiro prevê que nenhuma via pavimentada poderá ser reaberta ao trânsito após sua construção ou manutenção enquanto não estiver devidamente sinalizada, entende-se que, apesar da justificativa ser improcedente, não serão considerados prejuízo os recursos gastos com a sinalização provisória, em razão da urgência e necessidade de garantir condições mínimas de segurança à via

148. **Proposição:** Deverá ser determinada à UGP que providencie a implantação imediata das sinalizações horizontal e vertical, em atendimento às normas pertinentes.

149. **Achado:** Paradas de ônibus e estações de transferência inacabadas.

150. **Critério:** Projeto Executivo (Anexo VIII).

151. **Condição Encontrada:** A execução dos abrigos e estações de transferência não atendeu ao estabelecido no Projeto Executivo: não foram realizados os pisos, a acessibilidade, as redes elétricas e pluviais, a iluminação, etc. Pela análise do “Relatório do Projeto Executivo de Paradas, Estações e Passarelas”, verificou-se que as paradas e estações ficaram restritas à construção das fundações e instalação dos pilares e das lajes pré-fabricadas, como se comprova no Relatório Fotográfico – PT V, às fls. 374/377.

152. **Causa:** Novamente, a falta de planejamento na execução, que acabou por onerar o contrato acima das expectativas, acarretou o aditamento até o limite máximo de 25% e a insuficiência dos recursos para a conclusão desse serviço por completo.

153. **Efeito:** Há o risco de danos ou eventual comprometimento dos serviços já executados nas paradas e estações de transferência. O atraso na disponibilização dessa importante parcela da infraestrutura da rodovia ao usuário do serviço de transporte público compromete o objetivo mor da obra. Adicionalmente, criou-se a necessidade de licitar em separado a conclusão das paradas e estações de transferência. Não se tem notícia de que o DER/DF tenha lançado qualquer edital para a conclusão dos serviços mencionados.

154. **Manifestação do auditado:** A UGL informou que as baias dos ônibus serão finalizadas posteriormente em outros contratos. Afirmou, ainda, que o projeto de iluminação foi eliminado do contrato por estar em desacordo com o padrão adotado pela CEB e, dessa forma, a Companhia não poderia assumir a sua



manutenção posterior (fls. 229).

155. **Análise da manifestação:** A resposta do auditado evidencia falhas de projeto por não prever a comunicação entre os órgãos públicos nos aspectos técnicos atinentes às suas áreas de atuação. Falha desse tipo pode ser observada ao se analisar a justificativa da UGL no aditivo para a substituição dos tubos de 600 mm por tubos de 800 mm de diâmetro para bueiros de greide de rodovia (fls. 11.724 do Processo nº 410.003.339/08).

156. A prática do DER/DF, segundo consta na justificativa, é de adotar, no mínimo, tubo com diâmetro de 800 mm. Ocorre que o projeto executivo que definiu o tubo de 600 mm foi contratado pelo próprio Departamento, como se depreende da informação às fls. 4 do Processo nº 410.003.339/08.

157. Essas falhas de planejamento se refletem no orçamento da obra e, invariavelmente, ocasionam revisões de projeto em fase de execução, levando à celebração de aditivos e comprometendo a efetividade da obra, uma vez que a funcionalidade resta comprometida por não se executar o objeto na sua totalidade.

158. **Proposição:** Deverá ser determinado à UGP que licite, o mais breve possível, o remanescente das obras das paradas de ônibus e estações de transferência, em consonância com o Projeto Executivo e, adicionalmente, que ultime as providências a fim de colocar em uso o corredor exclusivo de ônibus sob pena de comprometer a efetividade do programa, cujo objetivo é o de melhorar o transporte público coletivo do eixo em questão.

159. **Achado:** Identificação de escorregamento de aterros e erosão de taludes.

160. **Critério:** Norma DNIT nº 072/2006 – ES/*Tratamento ambiental de áreas de uso de obras e do passivo ambiental de áreas íngremes ou de difícil acesso pelo processo de revegetação herbácea - Especificação de serviço (Anexo XV).*

161. **Condição Encontrada:** Mediante inspeção *in loco* constatou-se o escorregamento de aterros e a erosão de taludes, como se comprova no Relatório Fotográfico – PT V, às fls. 373, caracterizando desatendimento à norma. Verificou-se a inexistência de sistema de contenção nos taludes de aterros, feita normalmente mediante plantio de espécies vegetais gramíneas. Observou-se que o DER/DF publicou edital de licitação<sup>7</sup> para realização de obras complementares, inclusive o plantio de grama em diversos trechos da rodovia (fls. 32 e 162).

162. **Causa:** Os problemas verificados decorrem da não execução de sistema de contenção nos taludes de aterros – o plantio de grama. Essa parcela também não foi executada por completo em decorrência da falta de planejamento na execução que onerou o contrato acima das expectativas, acarretando o aditamento até o limite de 25%, que impossibilitou a execução de alguns serviços.

163. **Efeito:** Decorre dessa falha o carregamento de terra para pista, comprometendo a segurança de tráfego para os usuários, aliada ao comprometimento do corpo do aterro, podendo provocar a ruína das estruturas

<sup>7</sup> Concorrência nº 001/2011 – DER-DF - DF-085 (EPTG) – SERVIÇOS DE COMPLEMENTAÇÃO DAS OBRAS – LINHA VERDE. OBRAS COMPLEMENTARES, tratada no TCDF no Processo nº 37742/10.



locadas nele. Ademais, há a necessidade de se licitar em separado a complementação do plantio de grama em diversos trechos da rodovia.

164. **Manifestação do auditado:** O auditado informou que o DER/DF vem monitorando a condição dos taludes e que tem atuado junto com o Consórcio. Afirmou que o plantio de grama limitou-se às áreas mais sensíveis à erosão diante da falta de recursos e da previsão incorreta no orçamento das obras (fls. 229).

165. Assinalou que toda a terra carreada para a pista foi removida e que o Consórcio fez diversas revisões no trecho de modo a reconformar os taludes e canteiros que apresentaram problemas (fls. 229).

166. **Análise da manifestação:** A manifestação é procedente. No entanto, urge finalizar os serviços de proteção dos taludes para evitar transtornos aos usuários.

167. **Proposição:** Deverá ser determinado à UGP que adote providências imediatas para a recuperação dos taludes erodidos e para a implantação de sistemas de contenção desses taludes, mediante plantio de grama e outros sistemas que se mostrarem tecnicamente adequados, se for o caso.

168. **Achado:** Estreitamento nas vias expressas norte e sul nos viadutos da RFFSA, Vicente Pires e Guará.

169. **Critério:** Normas DNIT nºs 100/2009 – ES “*Obras Complementares – Segurança no Tráfego Rodoviário – Sinalização Horizontal – Especificação de Serviço*”, 101/2009 – ES “*Obras Complementares – Segurança no Tráfego Rodoviário – Sinalização Vertical – Especificação de Serviço*”, e 110/2009 – ES “*Obras Complementares – Segurança no Tráfego Rodoviário – Execução de Barreiras de Concreto – Especificação de Serviço*”.

170. **Condição Encontrada:** Por meio de inspeção *in loco* verificou-se nas vias expressas norte e sul, especificamente nos viadutos da RFFSA, Vicente Pires e Guará, a existência de barreiras de proteção de concreto que evidenciam o estreitamento das faixas de pavimento asfáltico sobre os viadutos e a descontinuidade do acostamento, conforme visto no Relatório Fotográfico – PT V, às fls. 359/360. Ademais, restou evidente, também, a sinalização inadequada do referido estreitamento.

171. **Causa:** Houve falha no Projeto Executivo por não contemplar a previsão de alargamentos desses viadutos, nas vias expressas, de modo a acomodar a ampliação do número de faixas previstos. Some-se a isso a multicitada insuficiência de recursos após o aditamento até o limite de 25%.

172. **Efeito:** Comprometimento da segurança da rodovia para os usuários e a necessidade de licitar em separado o alargamento dos citados viadutos.

173. **Manifestação do usuário:** O auditado afirmou que o projeto executivo recebeu aprovação do BID. Informou que o DER/DF já dispõe dos projetos executivos das ampliações das Obras de Arte Especiais – OAEs, os quais serão contratados tão logo se tenha disponibilidade orçamentária. Assegurou, ainda, que o Departamento vem monitorando as condições de segurança nos trechos das OAEs e que vem tomando medidas para a proteção dos usuários, tais como a implantação de defensas metálicas (fls. 230).



174. **Análise da manifestação:** Entende-se que a aprovação do BID não exime o projetista ou o contratado por falhas no projeto das quais decorram prejuízos ao Erário, mesmo porque as obras são financiadas com recursos do BID, mas serão pagas pelo Poder Público Distrital.

175. O estreitamento das vias próximas aos viadutos é um componente de risco ao usuário que deve ser tratado com urgência pela UGP/UGL

176. **Proposição:** Determinar à UGP que realize imediata licitação para a execução do alargamento dos viadutos nas Vias Expressas Norte e Sul e providencie, emergencialmente, sinalização de segurança nas imediações dos viadutos da RFFSA, Vicente Pires e Guará até que se ultimem as providências relativas ao certame.

### **3.2. As obras financiadas com recursos do Contrato nº 1957/OC-BR, em execução em 2010, apresentam preços compatíveis com os de mercado e quantitativos medidos adequados aos efetivamente realizados?**

177. **Critério:** Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR; Políticas para aquisição de bens e contratação de obras financiadas pelo BID (GN-2349-7); Lei nº 8.666/93; Editais de Licitação, Projetos Executivos, Especificações Técnicas; Normas Técnicas ABNT, DNIT/DNER e Novacap; Preços de Mercado (Cláusula 6.02 das Normas Gerais do Contrato de Empréstimo) obtidos por meio dos sistemas SINAPI/CEF, SICRO2/DNIT, Volare/PINI, NOVACAP.

178. **Achado:** Utilização desnecessária de rachão para suporte de aterro em áreas sem solo mole.

181. **Critério:** Norma DNIT 108/2009 – ES “*Terraplenagem – Aterros – Especificação de Serviço*” (Anexo XV).

182. **Condição encontrada:** A fiscalização e a supervisão da obra adotou como solução para a realização de aterros sobre áreas com presença de solos inconsistentes (solos moles) a aplicação de rachão<sup>8</sup> (vide próximo achado). Nas planilhas da 18ª e última medição cumulativa, referente ao mês de outubro/2010, nos lotes 01 e 02 (Anexo IX), constata-se que o serviço “2.5 *Fornecimento e Aplicação de Rachão*” foi medido e pago em diversos outros trechos da rodovia onde não foi identificada a existência de solo mole.

183. O anexo ao edital de licitação da obra em tela, denominado “*PARTE 2-Requisito de Obras*” (Anexo XV), tem por objetivo “*fornecer os elementos técnicos compreendendo: as Especificações, os Quantitativos, e o Orçamento com vistas à licitação e execução das obras do Projeto de Engenharia da DF-085(EPTG) do Programa Brasília Integrada, num trecho com extensão aproximada de 12,3 Km, entre a DF-001(EPCT) e a DF-003(EPIA).*” Seu item “2.2.3 Aterros” (Anexo XV)

<sup>8</sup> Também conhecido por pedra de mão ou pedra marroada, é um material com granulometria variável, com tamanho de 10 a 30 cm de comprimento, peso médio de 10kg por exemplar, usado na construção civil para calçamento, gabiões de contenção, muro de construção, drenagens, macadames, enrocamento e concreto ciclópico.



estabelece que os aterros serão construídos conforme a Norma DNER-ES 282/97 e utilizando material obtido de cortes e/ou de caixas de empréstimo, conforme indicado em projeto.

184. Verificando o Projeto Executivo (Anexo VIII), em sua parte que trata da terraplenagem, não há a qualquer menção de utilização de rachão em alguma camada de aterro. Tanto é que o orçamento original não previa o serviço de fornecimento e aplicação de rachão, somente acrescentado à obra quando da implementação do 1º Aditivo do contrato.

185. A Norma DNER-ES 282/97 está superada após ter sido revisada, dando origem à Norma DNIT 108/2009 – ES (Anexo XV), publicada em Agosto/2009, que trata das especificações de serviço para a realização de aterros em terraplenagem. Em seu item “5.1 Materiais”, estabeleceu-se que:

- os materiais a serem utilizados dever ser devidamente caracterizados e selecionados com base nos Estudos Geotécnicos desenvolvidos através do Projeto de Engenharia;
- normalmente devem se enquadrar nas classificações de 1ª ou 2ª categoria;
- para o corpo do aterro<sup>9</sup>, devem apresentar capacidade de suporte adequada ( $ISC \geq 2\%$ ) e expansão menor ou igual a 4%;
- para camada final dos aterros<sup>10</sup>, deve apresentar uma capacidade de suporte melhor que a anterior e expansão menor ou igual a 2%; avaliando-se sob o ponto de vista técnico e econômico pelo menos uma alternativa utilizando material com  $ISC \geq 6\%$ .

186. Ao optar por aplicar camada de rachão com até 1,20 metros de profundidade nos aterros de determinados trechos, cujo ISC pode atingir mais 80%, sem que fossem apresentadas as análises requeridas em norma, caracteriza a utilização de um material nobre e, evidentemente, mais caro, quando a aplicação de material de 1ª categoria seria suficiente para atender às exigências da norma. Acentua esse entendimento o fato de todas as pedreiras do DF localizarem-se na região próxima a Sobradinho, acarretando um custo de transporte considerável.

187. **Causa:** Opção antieconômica adotada pela fiscalização/supervisão e pelos executores da obra, ao aplicarem rachão em alguns trechos da rodovia que previam a realização de aterro simples com material de 1ª categoria adequado.

188. **Efeitos:** Aterro realizado com camada de rachão é bem mais oneroso que com material de 1ª categoria, encarecendo indevidamente o contrato e gerando prejuízo ao Erário.

189. **Manifestação do auditado:** A UGL cita (fls. 238) que a norma mencionada, em seu item 5.3.10 – alíneas “g” e “h”, prevê situações de aterro com a

<sup>9</sup> “Corpo do aterro – Parte do aterro situada sobre o terreno natural até 0,60 m abaixo da cota correspondente ao greide de terraplenagem.”

<sup>10</sup> “Camada final – Parte do aterro constituída de material selecionado, com base em preceitos técnico-econômicos, com 60,0 cm de espessura, situada sobre o corpo do aterro ou sobre o terreno remanescente de um corte e cuja superfície é definida pelo greide de terraplenagem.”



presença de solos moles e com níveis de água elevados, locais esses que devem ser preenchidos com material inerte granular até a cota acima do nível de água. Em seguida, justifica que a aplicação do rachão fora da área com solo mole deveu-se, portanto, aos locais que apresentaram umidade excessiva ou nível de água elevado, a exemplo de região próxima ao Viaduto de Águas Claras. Conclui que a solução adotada foi a mais econômica e rápida em face da qualidade final do pavimento executado no trecho, que não apresentou qualquer problema (fls. 239).

190. **Análise da manifestação:** Material inerte granular não quer dizer necessariamente rachão, como tentou transparecer a UGL. O material deve ser inerte frente à ação da água, ou seja, não reage ou sofre modificações químicas na presença de água. Granular significa ser composto ou ter forma de grão, regular ou não, podendo ter o diâmetro da ordem de milímetros (areia) até de vários centímetros (rachão). Logo, a norma não é conclusiva sobre a opção mais adequada. No entanto, o item 5.3.9 da norma, anterior ao citado, destaca:

*“Para a construção de aterros assentes sobre terreno de fundação de baixa capacidade de carga, projeto de engenharia específico com especificação particular pertinente deve prever a solução a ser seguida. No caso de consolidação por adensamento da cama mole deve ser exigido o controle por medição de recalques e, quando prevista, a observação da variação das pressões neutras.”*  
(destacou-se)

191. Esse projeto não foi apresentado. A simples alegação de que a solução adotada deu-se *“com base na melhor técnica disponível, na experiência prévia da equipe em situações semelhantes e na pesquisa, no meio técnico, de soluções já adotadas para problemas semelhantes.”* (fls. 238) não pode prosperar sem a apresentação do projeto de engenharia específico para o caso avaliado, conforme estabelece o trecho da norma acima transcrito. Tampouco há que se alegar a qualidade final do serviço como justificadora da solução adotada. Além da adequabilidade dela, o administrador público não pode esquecer jamais do princípio da economicidade. Outra solução menos onerosa poderia trazer igualmente um resultado com a qualidade necessária.

192. Tal qual a ausência do estudo que deveria embasar o projeto de engenharia adequado, também a UGL não se quedou comprovar a alegada presença nos trechos em tela de umidade excessiva ou nível de água elevado.

193. **Proposição:** Realização pela UGP/UGL do recálculo dos valores de aterro considerando a substituição do volume da camada de rachão aplicado por igual volume de material de 1ª categoria, inclusive sua carga e transporte. A diferença resultante será enquadrada como prejuízo, com a correspondente identificação dos responsáveis a fim de realizarem a devolução ao Erário. Apenas a exclusão do volume de rachão representaria um pagamento a maior de **R\$ 5.106.601,22**, para o lote 01, e **R\$ 737.077,32**, para o lote 02 (fls. 384 e 386).

194. **Achado:** Inexistência de estudo que comprove que a solução de aplicação de rachão nas áreas com presença de solo mole é a de melhor custo/benefício.



195. **Critério:** Norma DNER-PRO 381/98 “*Projeto de aterros sobre solos moles para obras viárias*” (Anexo XV).

196. **Condição encontrada:** Adotou-se a aplicação de rachão sobre solos inconsistentes (solo mole) sem a realização de estudos que avaliassem ser essa a solução de melhor custo/benefício dentre outras possíveis.

197. Ressalte-se que essa solução sequer é relacionada como possível pelo item 6 “*Alternativas de Solução*” da norma do DNIT mencionada. O gráfico da Figura 6 – “*Comparação entre custos das alternativas de solução*” (Anexo XV) da mesma norma revela que, de modo geral, a solução de geodrenos e pré-carregamento como a mais econômica. Além dessa, pode-se mencionar também as soluções de execução de drenos verticais e reforço de terreno com geossintéticos.

198. **Causas:** Procedimento inadequado por parte da empresa supervisora e da fiscalização em face da falta de consulta prévia à empresa Altran TC/BR, que desenvolveu o Projeto Executivo, desatendendo à recomendação constante do relatório de auditoria de 2009 sobre omissões e modificações do projeto original.

199. **Efeitos:** Possibilidade de ocorrência de prejuízo em face de outra solução ser igualmente adequada a um custo menor.

200. **Manifestação do auditado:** A UGL alega já ter conhecimento prévio de estabilização de solos moles, em razão de três soluções distintas empregadas nas obras do complexo de viadutos Israel Pinheiro. São elas, aterro com (fl. 240):

- camada de rachão, com alegado preço de R\$ 240,00/m<sup>2</sup>;
- geodreno e geogrelhas, com preço de R\$ 450,00/m<sup>2</sup>;
- estaqueado, a R\$ 700,00/m<sup>2</sup>.

201. Isso posto, conclui que, em face dessa experiência anterior, optará pela solução de substituição de parte do solo mole removido por camada de rachão, que sempre é mais (fl. 240):

- econômica, ante os valores apresentados;
- simples, por empregar equipamentos usuais para obras de terraplenagem; e
- rápida, por não requerer tempo de espera para ocorrência dos recalques.

202. Mais adiante, desqualifica a norma em tela e até mesmo o órgão público (DNIT) que a emitiu (fls. 241).

203. Finalmente, imputa toda a responsabilidade à falha no Projeto Executivo, desenvolvido pela empresa Altran/TCBR.

204. **Análise da manifestação:** A mencionada norma do DNIT destaca, no item 4 (Anexo XV) que o projeto será precedido de investigações geotécnicas compostas de sondagens de reconhecimento e determinação de SPT, três distintos



ensaios especiais “*in situ*” e coletas de amostras do solo mole para realização de outros três ensaios de laboratório a fim de caracterizar especificamente o material em questão. Em seguida, passa-se à fase de estudo de viabilidade, para, finalmente adentrar na fase de projeto. Isso tudo porque, conforme destacado no item 4.5.1, é preciso “*bem caracterizar os depósitos de solos moles identificando extensões, espessuras, e propriedades geotécnicas. Um projeto básico com dados geotécnicos em quantidade e qualidade permitem soluções de projeto bem estudadas e econômicas. Por estas razões todos os esforços de investigações deverão estar concentrados nesta fase.*”. Ou seja, cada ocorrência de solo mole é específica e única, e em razão de suas características obtidas nas investigações técnicas prévias, haverá uma solução mais adequada para cada caso. Dessa forma, a justificativa de que experiência anterior capacitaria a UGL a estabelecer uma solução única e universal não pode ser admitida.

205. Se assim fosse, não haveria a necessidade de existência da norma: a aplicação do rachão é a solução mais barata, mais simples e mais rápida. Para que investigações e projeto?

206. A título de comparação, calculou-se o custo da solução de rachão para alguns trechos do lote 01 constantes da 18ª medição (Anexo IX). Primeiramente, calculou-se a área envolvida (comprimento x largura) em m<sup>2</sup> e, posteriormente o preço total (quantidade x preço unitário) dos serviços realizados, quais sejam: escavação, carga e transporte de solo mole até 5 Km, o momento extraordinário de transporte de solo mole além de 5 Km, e o fornecimento e aplicação de rachão. Por fim, divide-se esse custo total, em cada trecho, pela sua correspondente área. A memória de cálculo de três trechos com diferentes áreas encontra-se no PT- VI “Memória de Cálculo da Solução Rachão” (fls. 378).

207. Diferentemente do defendido pela UGL, esse preço não é fixo. É evidente que ele é variável em função do tamanho da área e do volume de solo mole removido e substituído por rachão abaixo dessa área, representado pela espessura na tabela de fls. 379/383. Em resumo, para os três trechos avaliados (sinalizados em amarelo, verde e vermelho), os preços variaram de R\$ 583,87/m<sup>2</sup> a R\$ 1.910,84/m<sup>2</sup>, muito acima do valor apresentado de R\$ 240,00/m<sup>2</sup>. Isso revela que a lógica defendida pela escolha pura e simples do rachão não tem respaldo técnico nem econômico.

208. A supor que os preços das duas outras soluções que a UGL disse já ter implementado estejam corretos, restou evidente que a solução utilizando geodreno e geogrelha seria mais econômica em todos os três casos avaliados.

209. Todos os demais argumentos de fls. 239/240 são simples inferências e suposições que não podem ser feitas sem que tenham sido realizados os estudos e as investigações prévias mencionadas na norma (vide § 204), seguidos da análise de comportamento (estudo de recalques e de estabilidade – item 5 da norma DNIT – Anexo XV) e posterior elaboração do projeto executivo, que irá estabelecer uma solução adequada e mais econômica dentre as nove mencionadas no item 6 da norma (Anexo XV). Para justificar a sua escolha, mais uma vez é importante que se destaque: feita sem os requeridos estudos, a UGL preferiu selecionar apenas uma dentre as nove alternativas propostas, a de pré-



carregamento, para desqualificá-la, questionando em seguida a qualidade da própria norma e a capacidade técnica do órgão que a publicou (DNIT).

210. Para atingir tal altitude, seria desejável que a UGL tivesse apresentado, ao menos, os devidos estudos.

211. Quanto à responsabilização pelas falhas à empresa projetista, há que se reconhecer não a sua culpa exclusiva, mas a sua solidarização com a fiscalização e com a supervisão das obras nesse quesito.

212. É que consta no Relatório Final do Projeto Executivo (extraído do Processo Administrativo nº 410.003.339/08 referente à licitação da obra) laudos de sondagem à percussão (Anexo XVI), que, dos nove furos realizados, **todos** indicaram a presença de solo mole e de água. Portanto, era de conhecimento da projetista tal situação, que inexplicavelmente não foi objeto de avaliação específica para a adoção fundamentada de uma solução técnica e economicamente viável, com o correspondente reflexo no orçamento da obra, por meio da inclusão dos serviços necessários e os correspondentes preços.

213. Por outro lado, inadmissível acolher a justificativa da UGL, responsável pela licitação e contratação do serviço de elaboração do Projeto Executivo, de que não havia mais respaldo contratual e legal para se exigir a sua revisão, vez que o projeto já havia sido aceito e aprovado. A aceitação de projeto com falha tão evidente agrava ainda mais a responsabilidade da UGL.

214. **Proposição:** À UGP/UGL apresentar o devido estudo comparativo entre a solução adotada (rachão) frente a outras soluções adequadas ao caso. Reavaliar o serviço de estabilização das áreas com solo mole, por meio de cálculo dos preços da alternativa mais econômica. Uma vez constatada que a solução de aplicação de rachão onerou excessivamente o contrato, caracterizando prejuízo, há que se quantificá-lo, identificando também os responsáveis, a fim de estabelecer a imediata recomposição do Erário.

215. **Achado:** Transporte de material de fontes/jazidas antieconômicas, desconsiderando o trecho ao longo da rodovia onde houve a descarga, além de previsão de DMT's maiores que as necessárias para o transporte dos materiais.

216. **Critério:** Norma DNIT 107/2009 – ES “*Terraplenagem – Empréstimos – Especificação de Serviço*” (Anexo XV).

217. **Condição Encontrada:** Em algumas das DMT's estabelecidas nas medições, desconsiderou-se a melhor opção de origem do material em função do local de sua aplicação ao longo da rodovia. Por exemplo, há trechos em que se realizou o revestimento do pavimento flexível com o fornecimento de CBUQ pela Usina de Asfalto da JM, enquanto a Usina de Asfalto Serveng estava muito mais próxima.

218. Em outros casos, aplicou-se uma DMT única sem levar em consideração o trecho ao longo da rodovia onde o material foi descarregado e efetivamente aplicado. A título de exemplo, cita-se o caso dos meios-fios.



219. Há ainda valores de algumas DMT's previstas nas medições que não adotaram o menor percurso entre o ponto inicial e final, a exemplo da distância fixa entre o Lixão da Estrutural e o viaduto da EPVL, entre a Usina de Asfalto da Serveng até o Viaduto do SIA, dentre outras.

220. **Causa:** Não atendimento da norma ao estabelecer que a DMT deve ser medida pelo menor percurso permitido para o tráfego de caminhões, entre o ponto de origem e o trecho de descarga do material, e vice-versa.

221. **Efeito:** DMT's maiores implicam custos maiores nos serviços de momento de transporte de materiais, onerando indevidamente o contrato.

222. **Manifestação do auditado:** A UGL alega (fls. 242/243) que a opção antieconômica por uma usina de asfalto mais distante deu-se pelo fato de a usina mais próxima (Serveng) estar em reforma à época, não podendo atender à demanda exigida. Tão logo ela retomou suas atividades, todo o CBUQ empregado na obra passou a ser adquirido dessa unidade.

223. Quanto aos demais pontos questionados, não admite as falhas apontadas, alegando que os percursos adotados foram os menores possíveis ao tráfego de caminhões ante as dificuldades inerentes ao cenário da obra e os efetivamente percorridos.

224. **Análise da manifestação:** Sobre a inatividade da Usina de Asfalto da Serveng, nada se trouxe para comprovar suas alegações. Não se sabe o período de duração dessa paralisação e o real impacto na obra em razão do cronograma de execução física da pavimentação asfáltica.

225. Quanto à adequabilidade das DMT's utilizadas, há que se aprofundar a verificação sobre essa questão, com levantamento "*in loco*" das reais distâncias dos percursos adotados.

226. Especificamente sobre o transporte de meios-fios, a argumentação apresentada apenas reforça a falha relatada, pois também para esse tipo de material seria razoável estabelecer segmentos mais curtos da rodovia (ou centros de massa, conforme alegado), estabelecendo uma DMT diferente para cada um deles.

227. Não se pode menosprezar o impacto decorrente de uma pequena diferença nas DMT's adotadas para as medições de transporte de materiais.

228. **Proposição:** À UGP/UGL e à supervisora que realizem verificação específica das DMT's adotadas em função do trecho da rodovia onde houve aplicação ou remoção de material e selecionem a menor distância entre origem e destino, tendo em conta a economicidade do transporte e eventuais fatores externos, devidamente comprovados, que possam ter interferido nos valores adotados. Conseqüentemente, deverá ser feito o recálculo de todos os momentos de transporte que utilizaram essas DMT's, a fim de se estabelecer as eventuais glosas das diferenças pagas a maior.

229. **Achado:** Serviços executados sem a aplicação de insumos previstos em projeto e na composição de custo unitário.



230. **Critério:** Projeto Executivo (Anexo VIII) e composições de custos unitários originais (Anexos II e III) apresentadas pelo consórcio vencedor.

231. **Condição Encontrada:** O Projeto Executivo da obra estabeleceu que deveriam ter sido implantadas barras de ligação nas juntas longitudinais na interface entre o pavimento rígido e o flexível. Tal fato é certo, ante a presença dos insumos para a realização desse serviço na composição de custos unitários do serviço "*Pavimento de concreto fctM.k= 4,5MPa, com barras de ligação e juntas selantes*" (fls. 37 do Anexo II). No entanto, há evidências de que tal serviço não foi realizado.

232. Sobre a inclusão de custos de insumos nas composições unitárias de serviços que de fato não foram utilizados durante a sua execução, identificaram-se dois casos:

a) "*Pavimento de concreto fctM.k= 4,5MPa, com barras de ligação e juntas selantes*" (fls. 01 – Anexo XV), previsão de:

- quantitativo de "Aço CA 25" acima do necessário, conforme estabelecido no projeto para a construção das barras de transferência;
- "Trelíça metálica H=16 cm" que não foi aplicada na obra;
- quantitativo de "*Tela soldada Telcon Q-92 15cm x 15cm x 3.4cm*" acima do necessário previsto no projeto.

b) "*Escavação, carga e transporte de materiais de 1ª categoria DMT até 5 Km*" (fls. XXX), previsão de:

- *royalties* para indenização de material de jazida que não consta ter sido necessário.

233. **Causa:** Parâmetros e definições estabelecidas no Projeto Executivo não foram seguidos pelos executores da obra, ao mesmo tempo em que a fiscalização e a supervisão da execução das obras omitiram-se sobre essas alterações e sobre a eventual glosa de insumos previstos e não aplicados.

234. O descumprimento da recomendação, constante do relatório de auditoria de 2009, para designar fiscais diferentes para os quatro contratos relativos à Linha Verde a fim de privilegiar o princípio de segregação de função e a otimização do controle da obra também pode ser considerado como agravante nesse achado.

235. **Efeito:** Possível comprometimento da qualidade dos serviços e do resultado final da obra, ante a inexecução de serviços estabelecidos em projeto. Também resta caracterizado o pagamento indevido por serviços não executados.

236. **Manifestação do auditado:** A UGL apresenta uma explanação (fls. 244/245) sobre a execução de pavimentos rígidos, barras de transferência e de ligação. Cita a prancha DE-IN/085-001003EDT001 constante no projeto executivo para afirmar que não houve previsão, apesar do nome do serviço, de barras de ligação na interface entre o pavimento rígido e o flexível.



237. Conclui que igualmente não foram previstas barras de ligação na composição de custos unitários do serviço de execução do pavimento rígido e que o insumo “aço CA-25” foi apresentado com coeficiente compatível com o detalhamento do projeto.

238. **Análise da manifestação:** De fato, verificando a prancha mencionada, constata-se, em que pese o título do serviço citar barras de ligação, o projeto executivo estabelece a implantação apenas de barras de transferência sob as juntas transversais, perpendiculares ao sentido do tráfego, conforme cópia parcial às fls. 03/04 do Anexo XV.

239. Analisando esses mesmos desenhos do projeto, conclui-se que foram previstas 14 barras de ligação em aço CA-25 com diâmetro de 25 mm, cada uma com 46 cm de comprimento. A memória de cálculo às fls. 388 demonstra que houve um sobrepreço de **R\$ 9,00/m<sup>3</sup>**, incluindo BDI.

240. A “Treliça metálica H=16 cm” não aplicada deve ser glosada integralmente: R\$ 5,27 x 1,32 (BDI) = **R\$ 6,96/m<sup>3</sup>** (fl. 01 – Anexo XV).

241. Igualmente houve uma superestimativa de “Tela soldada Telcon Q-92 15cm x 15cm x 3.4cm” que deveria ser aplicada somente na entrada e saída de baias de ônibus, conforme pranchas do projeto de pavimentação. A memória de cálculo às fls. 388 demonstra que houve um sobrepreço de **R\$ 5,65/m<sup>3</sup>**.

242. Logo, o preço correto do “Pavimento de concreto  $f_{ctM.k} = 4,5MPa$ , com barras de ligação e juntas selantes” deveria ser R\$ 574,40 – 9,00 – 6,96 – 5,65 = **R\$ 552,79/m<sup>3</sup>**. Isso representa uma economia de **R\$ 441.265,83** nos dois lotes.

243. Em relação ao serviço “Escavação, carga e transporte de materiais de 1ª categoria DMT até 5 Km”, foi previsto uma indenização de R\$ 0,82/m<sup>3</sup> de material de jazida que não consta haver sido pago, uma vez que todo o material de 1ª categoria utilizado na obra foi retirado de jazidas de obras públicas ou cedidos sem ônus. A redução de R\$ 0,82 x 1,32 (BDI) = R\$ 1,08/m<sup>3</sup> (fl. 02 do Anexo XV) representa um novo valor para o serviço de **R\$ 12,57/m<sup>3</sup>**, o que indicaria uma economia, nos dois lotes, de **R\$ 2.384.892,96**.

244. **Proposição:** A UGP deve estabelecer a glosa dos valores referentes às parcelas de insumos não aplicados na obra ou não desembolsados pelo consórcio executor.

245. **Achado:** Serviços medidos em quantitativos maiores que os estabelecidos no Projeto Executivo e/ou os identificados por inspeção na obra.

246. **Critério:** Projeto executivo (Anexo VIII).

247. **Condição Encontrada:** Medições da largura das vias, realizadas pela equipe de auditoria, revelaram que alguns trechos com pavimento flexível apresentam-se com largura inferior ou, por outro lado, foram pagos com larguras superiores àquelas estabelecidas no Projeto Executivo.

248. O documento “Seções Transversais Pistas Expressas e Marginais” (fls. 09/10 – Anexo XV), extraído do projeto executivo, estabeleceu as larguras das



camadas de base, sub-base e subleito. Por exemplo, a camada de base do pavimento flexível, executada em brita graduada simples, deve ter no máximo 0,50 metro, para cada um dos lados além dos limites da capa asfáltica. As medições, no entanto, revelaram quantidades muito superiores às previstas em várias situações.

249. **Causa:** Falhas na execução dos serviços, em desacordo com as especificações do Projeto Executivo, ao mesmo tempo em que se identifica que a fiscalização e a supervisão das obras omitiram-se sobre essas ocorrências.

250. Também pode-se citar o não-cumprimento da recomendação constante do relatório de auditoria de 2009 de designar fiscais diferentes para os quatro contratos relativos à Linha Verde (segregação de função e otimização do controle da obra).

251. **Efeito:** Como resultado tem-se o pagamento indevido por serviços executados a menor ou medidos a maior, onerando indevidamente o contrato.

252. **Manifestação do auditado:** Em síntese, a UGL afirma que as medições foram feitas com base no serviço efetivamente executado e não apenas nas diretivas estabelecidas no projeto executivo. Entretanto, admite que eventuais falhas de medição possam ser corrigidas na última medição que ainda não foi concluída (fls. 246/247).

253. **Análise da manifestação:** Regra básica de medição é aquela que estabelece que os pagamentos por serviços executados estão limitados às geometrias definidas no projeto executivo. Serviços executados além desses valores não serão medidos e nem pagos. Por outro lado, se o contratado os fizer com valores inferiores aos estabelecidos no projeto de engenharia, a medição e o pagamento se darão em relação àqueles efetivamente executados. Mas, se a execução a menor comprometer o resultado final sob o ponto de vista técnico, o serviço em questão será desfeito e refeito conforme os parâmetros estabelecidos em projeto, sem ônus adicional ao contratante.

254. Portanto, não procede a afirmativa da UGL que suas medições foram feitas com base nos serviços efetivamente realizados. O consórcio contratado deve seguir os parâmetros estabelecidos em projeto, a não ser em casos excepcionais, devidamente analisados, justificados e autorizados pela fiscalização.

255. **Proposição:** Há que se exigir da UGP/UGL e da supervisora o recálculo dos serviços em questão, adotando como limites superiores as geometrias efetivamente executadas ou aquelas estabelecidas no Projeto Executivo, a que for menor dentre elas, com a consequente glosa/estorno das diferenças pagas a maior.

256. A título de exemplo, realizaram-se alguns ajustes expeditos e mais evidentes nos parâmetros geométricos de medição das camadas de pavimentação rígida e flexível e seus serviços subsidiários (imprimação e pintura de ligação), constantes da última medição disponível (18ª medição), apresentados nos PT VII e VIII "Mémoria de Cálculo da Proposta de Glosa" - Lotes 01 (fls. 384/385) e 02 (fls. 386/387). Para o item "Pavimentação", constatou-se um pagamento a maior de **R\$ 2.877.349,01**, para o lote 01, e **R\$ 1.364.784,44**, para o lote 02.



257. **Achado:** Serviços medidos em quantitativos maiores que os estabelecidos por norma pertinente.

258. **Critério:** Norma DNIT 107/2009 – ES “*Terraplenagem – Empréstimos – Especificação de Serviço*”; Norma DNIT 30/2004 – ES “*Drenagem – Dispositivos de drenagem pluvial urbana – Especificação de Serviço*” (fls. xxx/xxx); Norma Novacap “*Especificação Técnica para Execução de rede de Águas Pluviais e Galeria de Concreto Armado, em áreas Urbanas e Viárias do Distrito Federal*” (Anexo XV).

259. **Condição Encontrada:** Observou-se nas medições que a largura do fundo de vala para assentamento de tubos de drenagem pluvial não considera o diâmetro do tubo aplicado, em desacordo com os padrões previstos. A “*Tabela 2 – Largura de fundo de Vala em função do Diâmetro da Tubulação*” da norma da Novacap e a “*Tabela 3 – Espessura da Base de Vala em Função do Diâmetro da Tubulação ou da Seção de Canal ou Galeria*” (Anexo XV) não foram seguidas para estabelecer as medições do serviço “*17.63 Lastro para fundo de vala, incluindo pedra britada*”.

260. Outra falha de medição está associada ao volume de escavação das valas de drenagem pluvial, que é calculado pela multiplicação da área da seção de corte pelo comprimento da vala em um determinado trecho. O cálculo da área da seção de corte é decorrente da multiplicação da largura média da vala pela sua altura. Considerando a inclinação (1:3) do talude das valas, estabelecida na norma da Novacap (Anexo XV), as larguras médias das valas na medição estão sempre superiores aos valores calculados.

261. Além disso, foi considerado, indevidamente, o empolamento de diversos materiais ao serem carregados e transportados até o bota-fora, a exemplo da camada superficial de vegetação e revestimento betuminoso removido. Apesar de haver o aumento do volume desses materiais ao serem removidos, a norma não prevê o pagamento de empolamento na carga e transporte, tampouco o transporte da camada superficial de vegetação para um bota-fora, devendo esse ser armazenado em local próximo para reaproveitamento posterior.

262. **Causa:** Houve falha na fiscalização pela UGL e na supervisão das obras pela empresa Concremat. O não-cumprimento da recomendação constante do relatório de auditoria de 2009, no sentido de designar fiscais diferentes para os quatro contratos relativos à Linha Verde com vistas a segregar funções e otimizar o controle da obra, certamente também contribuiu para essas impropriedades.

263. **Efeito:** O contrato foi onerado indevidamente por vários fatores: pela consideração de larguras de fundo de vala além do padrão necessário para assentamento dos tubos, somada à maior inclinação dos taludes das valas, que acarretaram maior volume de material escavado e de área de limpeza de camada vegetal; pela inclusão de empolamento para carga e transporte de material, que também aumentou volume a ser carregado; e pelo momento extraordinário de transporte acima de 5 km considerado para transporte desses materiais.

264. **Manifestação do auditado:** A UGL afirma (fls. 247/249) que adota a prática de pagar o volume transportado considerando o fator de empolamento.



Sobre a inclinação excessiva do talude na escavação de valas de drenagem, justifica que elas foram adotadas para garantirem segurança ao pessoal da obra sem que houvesse a necessidade de escoramento, o que oneraria ainda mais o contrato.

265. **Análise da manifestação:** As normas de execução de aterro preveem o uso do fator de empolamento apenas naqueles casos em que não é possível a medição dos volumes de materiais em sua origem por meio de levantamentos topográficos. Por exemplo: uma jazida de material de 1ª categoria utilizada para a realização de aterros que está sendo explorada, ao mesmo tempo, por mais de uma obra, não permite que se identifique qual o volume de material foi utilizado em cada uma delas. Dessa forma, sabendo-se o volume de aterro realizado, sua respectiva densidade ótima do solo seco para a energia de compactação estabelecida no projeto, e a densidade do solo seco natural na jazida, é possível estimar qual o volume de solo retirado da jazida necessário para a realização do aterro. Ou seja, o fator de empolamento só pode ser utilizado para materiais a serem compactados em aterros ou em camadas de um pavimento. Não há previsão de utilização de empolamento em outros tipos de materiais que não serão utilizados nesses serviços, especialmente, materiais removidos da obra para outros locais, como camada vegetal, solos inservíveis, meios-fios, capa asfáltica demolida ou fresada, além de material de demolição. Portanto, não procede a aplicação de taxa de empolamento sobre materiais apenas transportados.

266. Também não pode ser acolhida a tese de que se realizou escavação das valas com talude mais acentuado para garantir a segurança pessoal dos trabalhadores, uma vez que a norma obviamente considera essa questão e não estabeleceria uma inclinação de talude que não garantisse a segurança contra acidentes. Igualmente não se justifica a desnecessidade de escoramento, uma vez que, por simples verificação nas medições, constata-se que houve pagamento pelos serviços de escoramento descontínuo de valas.

267. **Proposição:** Determinar à UGP/UGL e à supervisora que adotem providências para corrigir, nas medições, o cálculo das áreas das seções das valas, de forma a compatibilizá-las com a norma pertinente, inclusive quanto à inclinação dos taludes, avaliando-se os reflexos nos serviços associados. Adicionalmente, deverá promover a exclusão do empolamento de material considerado indevidamente nas medições dos serviços de carga e transporte de materiais, bem como efetuar a correção do momento extraordinário de transporte utilizado de acordo ao previsto em norma para o caso. Ao final, deverá ser efetuada a glosa/estorno dos valores pagos a maior.

268. A título de exemplo, realizaram-se alguns ajustes expeditos e mais evidentes nos parâmetros mencionados neste achado na última medição (18ª medição), apresentados nos PT VII e VIII "Memória de Cálculo da Proposta de Glosa" - Lotes 01 (fls. 384/385) e 02 (fls. 386/387). Para o item "Drenagem", constatou-se um pagamento a maior de **R\$ 780.285,14**, para o lote 01, e **R\$ 1.348.587,76**, para o lote 02. Para o item "Terraplenagem", constatou-se um pagamento a maior de **R\$ 3.267.370,47**, para o lote 01, e **R\$ 2.226.837,93**, para o



lote 02<sup>11</sup>.

269. **Achado:** Serviços de terraplenagem muito superiores aos estabelecidos em projeto.

270. **Critério:** Norma DNIT 106/2009-ES “*Terraplenagem – Cortes – Especificação de Serviço*”, Norma DNIT 108/2009 – ES “*Terraplenagem – Aterros – Especificação de Serviço*” e Projeto Executivo (Anexo XV).

271. **Condição Encontrada:** Verificou-se que as seções transversais em cada estaca apresentadas pela fiscalização no projeto *as built* não são compatíveis com as correspondentes seções estabelecidas no Projeto Executivo. Entre as falhas, identificaram-se a utilização de estacas de 100 em 100 m, erros de cota do terreno original, medições de áreas que não deveriam ser aterradas, erros de cálculo de área das seções, via de regra, acarretando ampliação dos volumes de áreas aterradas e dos movimentos de terra.

272. **Causa:** Houve falha na fiscalização por parte da UGL e na supervisão das obras pela empresa Concremat. Além disso, o não-cumprimento da recomendação constante do relatório de auditoria de 2009, no sentido de designar fiscais diferentes para os quatro contratos relativos à Linha Verde com vistas a segregar funções e otimizar o controle da obra, notadamente também contribuiu para essas impropriedades.

273. **Efeito:** As considerações das áreas das seções transversais em desacordo com o projeto executivo impactam em toda a cadeia de terraplenagem (aterro/corte, escavação, carga e transporte), onerando indevidamente o contrato.

274. **Manifestação do auditado:** A UGL afirma (fls. 249/250) que não se pode adotar o projeto executivo como parâmetro, pois ele considerou volumes completamente errados para os serviços de terraplenagem. A falha do projeto executivo fica demonstrada pelo erro grosseiro do orçamento decorrente e pela apresentação de um caderno de seções transversais que indica até seções de aterro para viadutos em trechos onde não há a presença de qualquer obra de arte especial, como no caso do SIA, nas proximidades da CEB.

275. **Análise da manifestação:** Primeiramente, é de se estranhar que a UGL, como contratante da empresa TCBR, tenha aceitado um projeto executivo com cubação de volumes de aterro/corte completamente errados, sem que se tenha exigido as devidas correções. No mínimo, deveria ter promovido uma comunicação oficial ao órgão profissional competente (CREA/DF), questionando a capacidade técnica do engenheiro responsável.

276. Segundo, ao mencionar um único ponto específico da rodovia como exemplo de falha do projeto executivo sem apresentar a magnitude desse impacto no volume total de corte/aterro também não pode servir para justificar diferenças tão díspares entre as quantidades apresentadas em projeto e as medidas até a 18ª medição. A tabela abaixo apresenta alguns exemplos:

<sup>11</sup> No caso da terraplenagem, os valores estão expurgados daqueles referentes à aplicação de rachão em área sem a presença de solo mole, uma vez que fazem parte de um achado previamente relatado.



Serviço	Projetado (m <sup>3</sup> )	Medido (m <sup>3</sup> )	Diferença (m <sup>3</sup> )	Diferença (%)
Escavação, carga e transporte de material de 1ª categoria (corte)	337.328,85	533.893,64	196.564,79	+ 58,27%
Escavação, carga e transporte de material de 1ª categoria (aterro)	352.716,50	715.951,61	363.235,11	+102,98%
Momento extraordinário de transporte para mat. 1ª categ. para distância além de 5 Km	1.622.495,90	14.985.904,02	13.363.408,12	+ 823,63%
Compactação de Aterro com grau mínimo de 95% Proctor Normal	107.699,69	231.366,20	123.666,51	+ 114,82%
Compactação de Aterro com grau mínimo de 100% Proctor Normal	161.549,54	345.744,63	184.195,09	+ 114,02%

277. Em que pese já ser de conhecimento que alguns dos trechos das vias marginais tiveram o número de faixas ampliadas de duas para três, e a indisponibilidade da prometida jazida do Exército Brasileiro, que tem um impacto direto sobre o aumento do momento extraordinário, esses fatos, sem uma análise mais aprofundada, não permitem fazer um juízo de valor sobre a adequabilidade das grandes variações de quantitativos acima apresentadas.

278. **Proposição:** A UGP e a Supervisora deverão apresentar as áreas das seções transversais (cota do terreno original x cota final executada) com os respectivos volumes calculados, de 20 em 20 metros, obtidos a partir dos dados levantados por sua equipe de topografia durante os serviços de terraplenagem, a fim de que se possa avaliar a adequabilidade dos acréscimos de volumes de corte/aterro em relação ao projeto executivo.

279. **Achado:** Serviços executados com grande possibilidade de se tornarem inservíveis.

280. **Critério:** Projeto Executivo (Anexo VIII).

281. **Condição Encontrada:** Constatou-se na medição, especificamente no lote 1, o pagamento por serviços de limpeza de camada vegetal e de execução de fundações e superestrutura relativas à execução da ciclovia, que, por fim, não foi concluída.

282. **Causa:** O esgotamento dos recursos do contrato, que não permitiu, dentre outros serviços inicialmente previstos, a conclusão da ciclovia.

283. **Efeito:** Se confirmada a não-construção da ciclovia ou sua execução posterior em traçado diferente do original no local em questão, restaria caracterizado um prejuízo ao Erário.

284. **Manifestação do auditado:** A UGL informou que o DER/DF deverá, por ocasião da revisão do projeto da ciclovia, considerar o aproveitamento do que já foi executado (fls. 250). Afirmou, ainda, que não foi possível a conclusão dessa obra em razão da falha do projeto executivo que considerou um traçado inviável,



ignorando todas as interferências existentes.

285. **Análise da manifestação:** A falha no projeto executivo não exime a responsabilidade da fiscalização, tampouco do consórcio construtor, pela realização de serviços que podem se tornar inservíveis caso não sejam aproveitados no novo projeto.

286. Se houve falha grosseira no projeto executivo da ciclovia que previu um traçado inviável, esses serviços jamais poderiam ter sido iniciados. Observe que as obras de arte especiais referentes à ciclovia constam da 6ª medição (mês de outubro/2009), cinco meses após o início das obras.

287. Entende-se que, caracterizado o prejuízo ao Erário, caberá a responsabilização solidária da projetista, empreiteira, supervisora e fiscalização da obra por má gestão e falha grave do projeto.

288. **Proposição:** A UGP deverá informar acerca da construção da ciclovia e do aproveitamento da parcela executada. Caso não se verifique a execução da ciclovia, ou o aproveitamento das obras iniciadas, isso ensejará as providências cabíveis para a recomposição do Erário.

289. **Achado:** Preços dos serviços acrescidos nos aditivos acima dos preços de mercado.

290. **Critério:** Lei nº 8.666/93, SICRO2 - DNIT, Concorrência nº 012/2010 (fl. 17 do Anexo XV), Tabela de Preços da NOVACAP.

291. **Condição Encontrada:** Pesquisas de preço realizadas revelaram preços excessivos nos seguintes serviços: *“Escavação, carga e transporte de solo mole DMT até 5km”*, *“Momento Extraordinário de Transporte para solo mole além de 5,00 km (DMT= 9,6 km)”*, *“Execução de colchão drenante com Rachão”*, *“Dreno Transversal Profundo 0,50 m com canalet Φ 4”* e *“Fornecimento e Aplicação de Rachão”*.

292. **Causa:** O sobrepreço verificado foi decorrente da inclusão indevida de impostos (ICMS e ISS) nas composições e utilização de composições de custo de serviços inadequadas.

293. **Efeito:** Essa falha acarretou o pagamento a maior dos serviços comparativamente com os preços praticados no mercado, onerando indevidamente o contrato.

294. **Manifestação do auditado:** O auditado afirmou (fls. 250/252) que os serviços de *“Escavação, carga e transporte de solo mole DMT até 5 Km”* e *“Momento Extraordinário de Transporte para solo mole além de 5,00 Km (DMT = 9,6 Km)”* estão bem próximos do valor adotado pela Novacap à época.

295. Informou que os serviços supracitados apresentam diferenças de 3% e 4%, respectivamente. Asseverou, ainda, que as justificativas para os valores e quantitativos apresentados constam do terceiro termo aditivo aos acordos contratuais.

296. Os demais serviços, sem similares na Novacap segundo a UGL,



foram compostos com insumos das composições originalmente apresentadas pelo Consórcio e cotações de mercado. Afirmou também que todas as cotações foram aprovadas pelo BID.

297. O auditado observou, ainda, que não há qualquer indicativo da presença de ISS e ICMS nas composições do Consórcio.

298. **Análise da manifestação:** Quanto aos preços referentes ao transporte de solo mole, os valores licitados pelo DER/DF e tratados no Processo nº 36.118/10 (fls. 16/17 do Anexo XV) são de R\$ 25,97 e R\$ 1,37 para os serviços “Escavação, carga e transporte de solo mole DMT até 5 Km” e “Momento Extraordinário de Transporte para solo mole além de 5,00 Km (DMT = 9,6 Km)”, respectivamente.

299. Ademais, a empresa vencedora do certame ainda concedeu um desconto de 2,3% (fator K = 0,9770) sobre os preços supracitados. Desse modo, não procede a manifestação da UGL.

300. Quanto aos demais itens, os serviços foram recalculados a partir de preços de mercado dos sistemas de referência disponíveis, tais como SINAPI/CEF, SICRO2/DNIT e do próprio Consórcio, como se verifica nas composições às fls. 18/21 do Anexo XV.

301. Especificamente no caso do serviço Execução de Colchão Drenante (R\$ 229,54/m<sup>3</sup>) utilizado pelo Consórcio, são flagrantes erros grosseiros na composição da Novacap (soma equivocada e inclusão de ISS e ICMS, fl. 22 do Anexo XV).

302. No caso do Fornecimento e Aplicação de Rachão, houve a simples exclusão do valor de ISS (R\$ 1,64), passando o preço corrigido a ser R\$ 83,14/m<sup>3</sup> (fls. 23/24 do Anexo XV).

303. **Proposição:** A UGP/UGL deverá realizar os devidos ajustes nas composições de custos de serviços e a consequente glosa/estorno dos valores pagos a maior, inclusive quanto à indevida inserção de ISS em todos os demais serviços aditados aos contratos (Anexos IV e V).

#### 4. Conclusão

277. Por todo o exposto, conclui-se que as obras realizadas na Linha Verde apresentam diversas falhas relativas à qualidade que comprometem a sua durabilidade e a segurança dos usuários, tais como:

- pavimento flexível, que, embora com boa qualidade de execução, apresenta falha grave de concordância transversal;
- pavimento rígido com índice de falhas muito elevado, com viés de agravamento após o início do trânsito pesado decorrente da operação da faixa exclusiva de ônibus;
- drenagem pluvial insuficiente/inexistente, inclusive comprometendo a integridade de taludes sem a devida proteção de camada vegetal;



- sinalização horizontal e vertical precária e em desacordo com as normas pertinentes;
- paradas de ônibus e estações de transferência inacabadas.

278. Há também diversos questionamentos quanto aos valores pagos ao Consórcio Construtor, que oneraram indevidamente os contratos:

- soluções de engenharia adotadas nas obras sem os devidos estudos que comprovem a sua adequação técnica e econômica;
- falhas de medições e pagamentos que desconsideram os parâmetros estabelecidos no projeto executivo e nas normas técnicas vigentes;
- grandes discrepâncias entre os quantitativos projetados e executados de alguns serviços sem as devidas comprovações e justificativas;
- preços de serviços com valores inadequados em relação aos de mercado ou com previsão de insumos que não foram efetivamente aplicados.

279. Ademais, vale relevar que a função social primordial do projeto, que é a melhoria do transporte público coletivo, está bastante comprometida. Isso porque, a obra hoje encontra-se em um estágio inacabado, agravado pela omissão do poder público quanto às licitações referentes aos ônibus biarticulados, comprometendo a efetividade do programa auditado.

À consideração superior.

**Alexandre Pedrosa Pinheiro**  
ACE – mat. 1316-1

**Ozanam Torres do Vale**  
ACE – mat. 1325-1

# Adequação Viária da EPTG PT-V Relatório Fotográfico

---

## I) Defeitos do Pavimento Rígido



Fig. - Placa quebrada (trinca transversal)



Fig. - Detalhe da placa quebrada



Fig. – Desgaste superficial



Fig. – Esborcinamento de junta



Fig. – Detalhe de esborcinamento de junta



Fig. – Fissuras superficiais



Fig. – Detalhe de fissura



Fig. – Buracos



Fig. – Buracos



Fig. – Trinca longitudinal



Fig. – Quebra de canto



Fig. – Pequeno reparo e transbordamento de material selante



Fig. – Ausência de selagem das juntas



Fig. – Excesso de material selante (transbordamento)

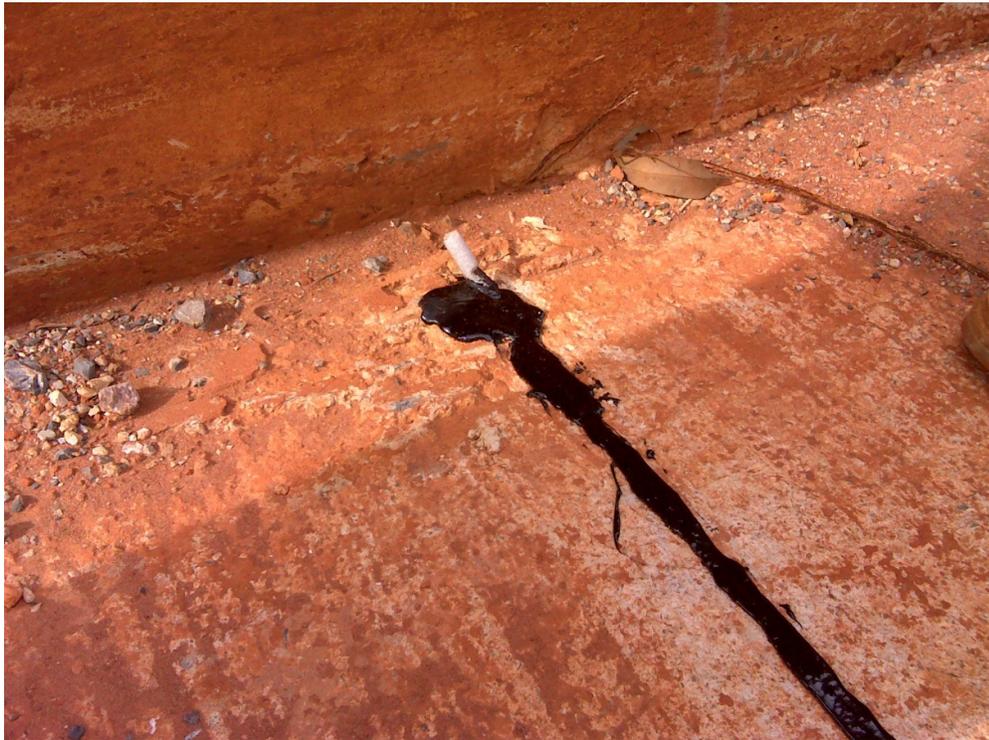


Fig. – Exposição de material de enchimento

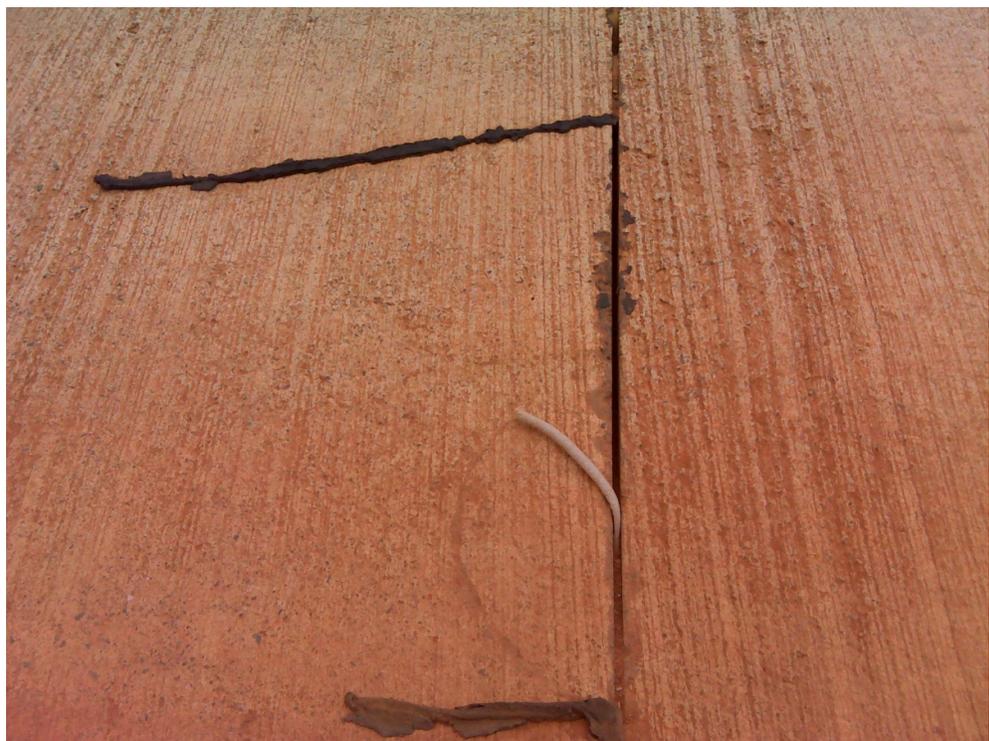


Fig. – Perda de material selante por falha na aplicação



Fig. – Medição da altura da calha entre pavimento rígido e baía de ônibus



Fig. – Calha com 3 cm de altura entre pavimento rígido da via exclusiva e da baía de ônibus



Fig. – Calha com 5 cm de altura entre pavimento rígido da via exclusiva e da baía de ônibus



Fig. – escoamento de água pluvial por sobre a junção entre o pavimento rígido da via exclusiva e da baía de ônibus



Fig. – Detalhe da inexistência de junta de dilatação longitudinal entre o pavimento rígido da via exclusiva e da baia de ônibus

## II) Defeitos do Pavimento Flexível



Fig. – Panela



Fig. – Detalhe de Panela



Fig. – Panela no acostamento



Fig. – Revestimento desgastado



Fig. – Detalhe de revestimento desgastado



Fig. – Revestimento desgastado e panela



Fig. – Sinalização Horizontal Provisória



Fig. – Detalhe da baixa qualidade de execução da sinalização horizontal



Fig. – Medição da erro de concordância longitudinal entre faixas 3 e 4 (pavimento flexível)



Fig. – Detalhe do erro de concordância (4 cm de afundamento)



Fig. – Erro de concordância no pavimento flexível (3 cm de afundamento)



Fig. Estreitamento de via



Fig. Estreitamento de via

### III) Defeitos da Drenagem Pluvial



Fig. – Acúmulo de material oriundo do canteiro central na pista



Fig. – Ausência de elemento de drenagem (saída de água) na via exclusiva de ônibus



Fig. – Ausência de meio-fio



Fig. - Meios-fios demolidos por erosão



Fig. - Boca de lobo improvisada e ausência de calha



Fig. - Inexistência de canaleta de drenagem no canteiro central



Fig. - Saída de água obstruída pelo carreamento de material decorrente da falta de plantio de grama



Fig. - Canaleta de drenagem incompleta



Fig. - Canaleta de drenagem danificada



Fig. - Acúmulo de água na via marginal por inexistência de drenagem pluvial



Fig. - Acúmulo de água na trincheira da EPVL



Fig. - Inexistência de drenagem pluvial na Trincheira da EPVL



Fig. - Elemento de drenagem sem fechamento de proteção



Fig. - Caixa de passagem sem proteção, próximo à passarela



Fig. - Evidência de risco de acidente ao pedestre



Fig. - Ausência de plantio de grama provoca erosão na base dos passeios



Fig. - Detalhe de erosão na base do passeio



Fig. - Erosão no aterro de encabeçamento de viaduto



Fig. - Comprometimento de talude por erosão

#### IV) Paradas de ônibus e Estações de Transferência



Fig. - Parada de ônibus na via marginal



Fig. - Estação de Transferência na via expressa



Fig. - Construção dos pontos: base de estrutura pré-fabricada, sem nenhum acabamento



Fig. - Inexistência de escoamento no telhado



Fig. - Evidência de infiltração no teto das paradas e estações



**Tribunal de Contas do Distrito Federal**  
**Quinta Inspeção de Controle Externo**  
**Divisão de Auditoria de Programas e de Recursos Externos**



**Relatório de Auditoria**  
**Contrato de Empréstimo BID 1957/OC-BR**

**Anexo C**

**Situação da Implementação de Recomendações e Saneamento  
de Pendências de Exercícios anteriores**



## **Anexo C – Situação da Implementação de Recomendações e Saneamento de Pendências de Exercícios anteriores.**

Em 2010, foram analisadas as demonstrações financeiras de 2009 e, pelas ressalvas constatadas e devidamente incluídas no Relatório de Auditoria, foram apresentadas recomendações ao Mutuário. O BID manifestou-se por intermédio da CBR-2703/2010, de 16/7/2010, encaminhada à UGP/PTU.

A UGP/PTU, após, receber a manifestação do BID na citada CBR, encaminhou ao BID, em 15/12/2010, o Ofício 253/2010, informando as providências adotadas para saneamento das ressalvas apresentadas até aquela data. O BID, por sua vez, expediu o a CBR-745/2011, de 3/3/2011, comunicando recebimento das informações encaminhadas pela UGP.

Nas justificativas apresentadas pelas UGP foi solicitado incluir o comentário do BID, constante da CBR-745/2011, no qual “considera satisfatórios os esclarecimentos prestados”, conforme teor do citado documento, o que ora é acolhido pela auditoria.

Entretanto, as próprias informações encaminhadas pela UGP-PTU ao BID, em 15.12.2010, reconhecem a existência de falhas e recomendações ainda não implementadas, como é o caso da falta de aditivo contratual para prorrogar a vigência contratual, falta de aplicação das multas contratuais pelo atraso na entrega dos produtos, encaminhamento do processo ao parecer da PGDF, todos relativos ao Processo de aquisição nº 030.000.731/2005, bem como outras pendências relativas à execução de obras e serviços de engenharia, registradas no Anexo B do relatório da auditoria do exercício anterior, e falhas e fragilidades identificadas no sistema de controle interno do Programa, registradas no Anexo A do mesmo relatório.

Desta forma, apesar da representação do BID no Brasil informar na CBR ter considerado satisfatórios os esclarecimentos apresentados pela UGP, esta auditoria entendeu que o Banco apenas acolheu as informações apresentadas, não se manifestando se considerou saneadas todas as pendências do exercício anterior, nem considerou se foram atendidas todas as recomendações da auditoria anterior, haja vista a inexistência de manifestação expressa nesse sentido, além do fato da própria UGP informar o não saneamento de falhas e/ou o não atendimento das recomendações apresentadas.

Portanto, cabe a esta auditoria, em cumprimento aos termos de referência que orientam a realização desta auditoria, emitir seu parecer sobre o efetivo saneamento das falhas e recomendações pendentes do exercício anterior, como subsídio à supervisão do Programa exercida pelo BID.

E é neste contexto que serão apresentadas nas tabelas a seguir os resultados dos exames e verificações realizadas pela auditoria, incluindo as providências



adotadas pela UGP/PTU e sua respectiva manifestação à versão preliminar deste relatório de auditoria, bem como o parecer desta auditoria sobre o estágio de atendimento dessas pendências sobre cada uma das falhas e recomendações do exercício anterior:



Sequência	Ressalvas e recomendações da Auditoria	Prazo fixado no Plano de Ação	Providências do Mutuário (UGP/PTU)	Análise e Parecer da Auditoria
<b>No Parecer dos Auditores sobre as Demonstrações Contábeis</b>				
1.	<p><b>Ressalva</b> (item 13, a das Notas Explicativas) Demonstrativos apresentado com US\$ 4.595,64 a menor, devido a erros na utilização da data de conversão em moeda local.</p> <p><b>Recomendações:</b> A auditoria deixou de apresentar recomendação devido a UGP/PTU ter comunicado ao BID e recebido as instruções para glosa na próxima Solicitação de Desembolso.</p>	Não informado.	A UGP consultou o BID e foi orientada a efetuar a correção na próxima Solicitação de Desembolso, conforme CBR-796/2010, de 4/3/2010. Informou ainda que a referida correção entraria nos demonstrativos de 2010.	A correção foi efetuada por intermédio Solicitação de Desembolso nº 14, de 26/3/2010 está refletida nos demonstrativos financeiros 2010, razão pela qual a auditoria considera <b>saneada a referida pendência.</b>
2.	<p><b>Ressalvas:</b> (item 13, b das Notas Explicativas) Pagamentos indevidos por serviços não prestados, relativos à pavimentação dos trechos entre as estacas 15 a 18. Pagamentos indevidos por serviços não prestados, relativos à brita graduada nos trechos 28 a 33, no valor total de R\$ 37.552,09 - 8ª Medição - Processo 0410.003.339/08. Adequação viária da EPTG.</p> <p><b>Recomendações:</b> A auditoria deixou de apresentar recomendação devido a UGP/PTU assumir compromisso nas Notas Explicativas das Demonstrações financeiras, que a referida glosa seria feita na 12ª Medição (abril/2010), no valor de 37.552,09 entraria nos demonstrativos de 2010.</p>	Não informado.	Nas Notas Explicativas dos demonstrativos de 2009, a UGP informou que a correção constaria dos demonstrativos de 2010. Em 2011, a UGP informou que a situação já estava regularizada e certificada pelos auditores.	Na data da informação encaminhada pelo Mutuário ao BID, 3/3/2011, a auditoria estava em andamento e ainda não havia se pronunciado sobre a correção das glosas das despesas exercício de 2010, razão pela qual não procedeu a informação apresentada pela UGP ao BID. Contudo, agora em 2011, nesta auditoria, exames realizados pela auditoria evidenciaram a efetivação da glosa, a qual foi feita na Medição (abril 2010). VER Nº DA SOLICITAÇÃO DE DESEMBOLSO, tendo essas correções sido registradas nos demonstrativos de 2010. A auditoria considerada <b>saneada a referida pendência, do ponto de vista contábil.</b> A avaliação do cumprimento das pendências relacionadas à supervisão e atesto das obras analisado no Anexo B – Relatório de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia.



<p>3.</p>	<p><b>Ressalva</b> (Código do controle C49, do Anexo A, pg.28) Diferença de R\$ 102.498,61 na conta corrente 100-0166799, onde são depositados recursos internalizados do BID e de contrapartida do Mutuário.</p> <p><b>Recomendações:</b> (Código do controle C49, do Anexo A, pg.28) a) À Secretaria de Fazenda disponibilizar o acesso para consulta aos saldos das contas em reais do Contrato de Empréstimo BID 1957/OC-BR, com o objetivo de viabilizar a conciliação bancária e a elaboração dos demonstrativos financeiros contratuais por parte da UGP/PTU; b) à UGP/PTU realizar a conciliação das contas bancárias em reais, conferindo os valores aprovados para desembolso e os efetivamente debitados em conta.</p>	<p>Julho/ 2010</p>	<p>Em 2010, informou que a diferença estava sendo conciliada e o controle de saldos realizados nos recursos do BID seria estendido aos recursos de contrapartida. Em 2011 informou que a diferença estava regularizada, após enviar Ofício nº 39/2010 GAB/ST (Anexo I) de 10/6/2010, solicitando à SEF/DF para disponibilizar à UGP/PTU o acesso para consulta, dos saldos da conta em reais do FR. Recebido o Ofício nº 414/2010 GAB/SEF, de 24/6/2010, que informou que a conciliação da referida conta já é executada mensalmente pelo Núcleo de Conciliação Bancária da GEFIN/ DIGEF/ SUTES/SEF, e que os seus extratos encontram-se em seus arquivos à disposição, não havendo a necessidade de acesso junto à instituição financeira para tanto. A UGP informou ainda que realiza as conciliações bancárias do Programa mensalmente ou conforme as solicitações de internalização de recursos. Nas justificativas apresentadas à versão preliminar deste relatório, a UGP esclareceu que <i>“A UGP/SAG observa não ter recebido, até o momento, nenhuma conciliação bancária, apenas os extratos bancários, quando solicitados pela UAG/GOF à SF”</i>.</p>	<p>Neste exercício a diferença na conta bancária é quatorze reais. A Secretaria de Fazenda disponibilizou à UGP/PU as informações conciliação bancária da conta 100-0166799. Contudo, a UGP alega que é necessário no solicitação à Secretaria de Fazenda a cada mês para ter acesso aos dados da conciliação bancária, fazendo-se necessário o em automático e periódico das conciliações bancárias por parte da Secretaria de Fazenda, razão pela qual se considera sanada a pendência, todavia recomenda-se: a) à UGP/PTU solicitar à Secretaria de Fazenda encaminhar mensalmente à UGP/PTU cópia dos extratos da conta bancária e da conciliação bancária da conta 100-0166799, com o objetivo de viabilizar a gestão financeira do fluxo de caixa do Programa, bem com a elaboração dos demonstrativos financeiros contratuais por parte da UGP/PTU; realizar a conciliação das contas bancárias em reais, conferindo os valores aprovados para desembolso e os efetivamente debitados em conta;</p>
-----------	---	------------------------	--	--



**Cumprimento de cláusulas contratuais**

4.	<p><b>Ressalva (item 3.06 (b))</b> Taxa de Câmbio: Foram encontrados pagamentos apresentados na SD nº 3 com taxa de câmbio equivocada; resultando em uma diferença de R\$ 4.595,34, a menor, a favor do executor.</p> <p><b>Recomendações:</b> A auditoria deixou de apresentar recomendação devido a UGP/PTU ter providenciado a correção da falha por meio da SD nº 14, de 26.3.2010, antes do término da auditoria do exercício anterior.</p>	Não informado.	A UGP/PTU informou ter providenciado a correção da falha por meio da SD nº 14, de 26.3.2010.	Considerando as providências adotadas pe UGP, considera-se <b>regularizada es pendência.</b>
----	--	----------------	--	--



**Controles Internos – Principais recomendações**

5.	<p><b>Ressalva:</b> Processamento de dados: Fragilidades na rotina de backup de dados do Programa: este procedimento é realizado diariamente em outro equipamento que fica na mesma sala onde estão todos os equipamentos que hospedam o sistema. Apenas mensalmente ocorre o envio de backup completo para outra área da empresa.</p> <p><b>Recomendações:</b> a) Avaliar com o BID a defasagem de tempo aceitável do backup de dados do Programa em local seguro, para reduzir os riscos existentes quanto à sua continuidade; b) Gestionar junto à ST/DF para obter espaço físico suficiente que permita a localização do servidor de dados em ambiente diferente a dos usuários.</p>	Julho/ 2010	<p>Em julho, a UGP informou que os dados financeiros são de pouco volume e podem ser recuperados através da contabilidade oficial; e que a defasagem máxima é de até 30 dias; que aumentar a frequência de envio de backups aumentaria a burocracia e os custos envolvidos.</p> <p>Em dezembro, a UGP reiterou suas observações e informou que considera suficiente a atual política de backup do Programa. Quanto à localização do servidor de dados em ambiente diferente do utilizado pelos usuários, informou não haver espaço disponível, entendendo que o espaço atual é o mais adequado e seguro.</p> <p>Nas justificativas apresentadas à versão preliminar deste relatório, a UGP esclareceu que: <i>“mesmo julgando satisfatória a rotina estabelecida, avaliará a necessidade de um plano de contingências e de revisão da defasagem do backup, conjuntamente com o BID”</i>.</p>	<p>Quanto ao cumprimento da recomendação da alínea a, consideramos incoerentes justificativas apresentadas, haja vista que UGP afirma que os dados são de pouco volume, o que permitiria o envio automático diariamente desse pouco volume de dados via internet para um servidor localizado em outro endereço físico.</p> <p>Tal procedimento poderia ser feito, por exemplo, via internet utilizando a rede própria Secretaria de Transportes se quaisquer custos adicionais de informática ou com custos irrisórios se comparado a transtornos que a perda de dados pode provocar na gestão do Programa.</p> <p>Por esta razão, esta Auditoria entende que tal procedimento da UGP está em desacordo com os princípios estabelecidos no COS no tocante ao gerenciamento do risco.</p> <p>Desta forma, como o risco não foi mitigado ou reduzido, considera-se não implementada tal recomendação.</p> <p>Quanto à localização do servidor de dados em ambiente diferente dos servidores, UGP não apresentou justificativas ou providências para mitigação do risco apresentado. Além disso, a atual situação considerada como mais “adequada e segura” está em desacordo com os melhores padrões de segurança da informação, razão</p>
----	--	----------------	--	--



				considera-se <b>não implementada</b> a <b>recomendação.</b>
6.	<p><b>Estrutura Funcional</b> Reduzido quadro de assessores da UGP/PTU; aquém do necessário para as revisões analíticas dos cálculos de medição e pagamentos de obras e serviços de engenharia. Esta deficiência sobrecarrega as atividades do Gerente Executivo do Programa.</p> <p><b>Recomendações:</b> a) A ST/DF deve dotar a UGP/PTU de técnicos em quantidade suficiente para uma adequada assessoria à Coordenação-Geral do Programa. Fortalecer as UGL. (C22, C32, C37, C92 e C94); b) Normatizar adequadamente a fiscalização e o recebimento das obras e serviços e rotinas/procedimentos de despesas – UGLs. (C13, C25 e C97).</p>	Julho/2010	<p>Em julho/2010 a UGP informou que em algumas obras foram realizadas antes da estruturação da UGP e das UGLs. Que atualmente existem procedimentos adequados para emissão dos Termos de Recebimento Provisório e definitivo. Em dezembro/2010, a UGP reiterou suas observações, entendendo que não há necessidade de redimensionamento da estrutura de gerenciamento do Programa.</p> <p>Quanto à recomendação, a UGP informou ter elaborado o documento “Normas e Procedimentos para Gestão e Fiscalização dos Contratos do PTU-DF”.</p>	<p>De fato, em algumas obras em que foram detectadas falhas foram iniciadas antes da estruturação da UGP e das UGLs. Todavia, também é fato que várias falhas e pagamentos indevidos por serviços não prestados e erros em utilização de taxa de câmbio em valores equivocados ocorreram durante o pleno exercício da UGP e das UGLs.</p> <p>É preciso ressaltar que algumas dessas falhas graves foram constatadas durante a execução das obras da EPTG, responsáveis pela maior parte da execução financeira do Contrato, razão pela qual esta auditoria considera inadequado manter uma estrutura com deficiência estrutural, quando já experimentou os riscos advindos dessa escolha. Em 2010 detectaram-se novamente falhas nas revisões analíticas dos cálculos de medição e de pagamento de obras e serviços de engenharia, bem como a baixa qualidade das obras, o que comprova a efetivação dos riscos alertados pela auditoria no exercício anterior.</p> <p>É importante ressaltar que a manutenção dessa estrutura deficiente pode levar os gestores da UGP a serem responsabilizados perante o Órgão de Controle Externo por eventuais prejuízos causados ao erário do Mutuário, além de prejudicarem o andamento do Programa e o cumprimento d</p>



				<p>compromissos contratuais perante o BID.</p> <p>Desta forma, como a UGP não comprovou adoção de nenhuma providência para fortalecer a estrutura da UGP e das UGLs contribuindo para a ocorrência de novas falhas na fiscalização e recebimento dos serviços de engenharia, conforme registrado no Anexo B deste Relatório, considera-se <b>não implementada</b> tal recomendação.</p> <p>Quanto à recomendação contida na alínea “a”, a UGP também não comprovou adoção de providências para normatização da fiscalização e o recebimento das obras e serviços. Os Memorandos 276/2010, 275/2010 e 274/2010 apresentam orientações às UGLs apenas sobre os procedimentos para envio das documentação de despesas à UGP, sendo que, todavia, trata especificamente sobre a fiscalização e recebimento das obras e serviços financiados com recursos do Programa. Assim, considera-se atendida a recomendação <b>apenas parcialmente</b> quanto às rotinas e procedimentos de envio das despesas, enquanto que a recomendação sobre a normatização da fiscalização e o recebimento das obras e serviços financiados com recursos do Programa considera-se <b>não foi implementada</b>.</p>
--	--	--	--	--



7.	<p><b>Estrutura Funcional</b></p> <p>Inadequação parcial da segregação de funções e responsabilidade nos processos de aquisições de bens, obras e serviços do Programa. Em vários processos examinados há a atuação de um mesmo responsável em várias etapas do processo de aquisição. Concentração de atividades de fiscalização em poucos profissionais – UGLs.</p> <p><b>Recomendação:</b></p> <p>Promover a designação de fiscais diferentes para cada um dos quatro contratos de execução de obras e supervisão, garantindo um mínimo de recursos humanos suficientes a uma fiscalização tempestiva e eficiente – UGLs.</p>	Julho/ 2010	<p>A UGP informou que os equívocos de medição do pavimento rígido e pagamentos indevidos observados já foram regularizados.</p> <p>Posteriormente, em 15/12/2010, alegou que, frente às demandas atuais, não havia necessidade de redimensionamento da estrutura de gerenciamento do Programa.</p>	<p>A UGP adotou providências para corrigir apenas os efeitos da estrutura deficitária de fiscalização em um caso pontual, mas não comprovou a adoção de nenhuma providência para atacar a causa do problema, para que outras falhas não ocorressem ou ocorrem em menor escala.</p> <p>A ausência de segregação de funções foi detectada em vários processos de aquisições em 2009 e não apenas no processo da EPTG, mas a UGP não apresentou nenhuma justificativa ou providência sobre isso.</p> <p>No caso específico das obras da EPTG, permanência de um único servidor do DE para fiscalização e atesto dos qual contratos provocou inúmeros equívocos tanto nos pagamentos como nos recebimentos de serviços em 2009. Em 2010, como não houve nenhuma providência efetiva da UGP para mudar essa realidade, novas falhas se repetiram na fiscalização dos contratos, conforme se verifica no Anexo B deste Relatório.</p> <p>Tal situação coloca em risco a atividade de fiscalização e o recebimento das obras financiadas com os recursos do contrato tanto em qualidade quanto em quantidade, podendo provocar eventuais prejuízos ao erário do Distrito Federal.</p> <p>Desta forma, considera-se <b>não implementada</b> tal recomendação.</p>
----	--	----------------	--	---



8.	<p><b>Execução do Programa</b></p> <p>1) Falta de formalização de termo aditivo para prorrogação de prazos para conclusão de etapas de serviços de consultoria. Processo 030.000.731/2005.</p> <p><b>Recomendação:</b> Submeter o processo à consideração da PG/DF para manifestação quanto à legalidade dos procedimentos questionados pela auditoria. Processo 030.000.731/2005;</p>	Julho/ 2010	<p>A UGP alegou em Jul/2010 que com base em parecer do PG/SP que o procedimento adotado está correto: foi solicitado novo cronograma e como o prazo de vigência já estava expirado, não competia à ST/DF fixar novo prazo para a entrega dos produtos.</p> <p>Em 15/12/2010, informou que a competência pelo contrato era da ST/DF, tendo encaminhado Memo nº 62/2010-UGP/ST para as providências necessárias (Anexo 4 do referido Memo), e que desde maio/2010, o cadastramento dos pagamentos no SIG/PDTU estão suspensos, até que a situação seja regularizada.</p>	<p>A ST não informou se submeteu o processo à apreciação do órgão jurídico competente para análise jurídica da legalidade dos procedimentos adotados pela ST/DF conforme recomendado.</p> <p>Também não informa a situação atual do andamento do Plano Diretor, cuja conclusão é necessária para implementação de diversas ações previstas no Programa financiado pelo BID.</p> <p>Assim, considera-se <b>não implementada a recomendação.</b></p>
9.	<p><b>Falhas na execução do contrato</b> quanto à devida aplicação de sanções contratuais pelo atraso na entrega dos produtos.</p> <p><b>Recomendação:</b></p> <p>a) Solicitar a PGDF a emissão de parecer quanto à legalidade dos procedimentos adotados;</p> <p>b) Informar o impacto do atraso na entrega do PDTU/DF no cronograma de investimentos do Programa;</p> <p>c) Informar as providências adotadas para reduzir o impacto desse atraso no Programa.</p>	Julho/ 2010	<p>Em jul/2010, a UGP alegou que o atraso na entrega dos produtos seria objeto de apuração quando da efetiva entrega total do produto.</p> <p>Em 15/12/2010, a UGP informou que o atraso na entrega do PDTU-DF não impactará no cronograma de investimentos do Programa.</p> <p>Informou ainda ter encaminhado Memo nº 62/2010-UGP/ST para as providências necessárias (Anexo 4 do referido Memo), e que desde maio/2010, o cadastramento dos pagamentos no SIG/PDTU estão suspensos, até que a situação seja regularizada.</p>	<p>Apesar da UGP ter encaminhado Memo ST/DF à qual subordina-se a própria UGP não foi informado nenhuma providência para aplicar as sanções contratuais pelo atraso na entrega dos PDTU.</p> <p>Quanto à alínea b) os comentários estão no item anterior, e à recomendação da alínea "c", está no item a seguir.</p> <p>Em razão disso, esta auditoria <b>considera as recomendações não atendidas.</b></p>



10.	<p><b>Atraso no andamento físico</b> dos componentes do Programa: Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do DF.</p> <p><b>Recomendação:</b> Justificar os atrasos no andamento dos diversos componentes e informar as providências efetivas para reduzir os efeitos desse atraso na execução do Programa.</p>	Julho/ 2010	<p>Até jul/2010, a UGP não apresentou justificativas ou providências sobre o assunto.</p> <p>Em 15/12/2010, a UGP informou que o atraso na entrega do PDTU-DF não impactará no cronograma de investimentos do Programa.</p> <p>Nas justificativas apresentadas à versão preliminar deste relatório, a UGP esclareceu <i>“tanto a concepção do PTU, quanto o PDTU, foi fundamentada nos mesmos estudos, e que, após a conclusão do PDTU, em outubro/2010, verificou-se que os projetos do PTU continuam em conformidade com o Plano Diretor de Transporte Urbano do DF.”</i></p>	<p>A UGP deveria informar individualmente que tipo de impacto será causado pelo PDTU e cada rubrica de investimento do Contrato de Empréstimo, conforme recomendação.</p> <p>Considerando as informações apresentadas pela UGP, considera-se a <b>recomendação atendida.</b></p>
-----	--	----------------	---	--

#### Pendências do exercício anterior relativas ao Anexo A - Matriz de Revisão Analítica de Riscos e Controles do Programa

A análise das providências adotadas em relação às pendências do exercício anterior está registrada no Anexo A deste Relatório.

#### Pendências do exercício anterior relativas ao Anexo B - Relatório de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia

As pendências relativas a obras e serviços de engenharia estão analisadas no Anexo B deste Relatório.



**Tribunal de Contas do Distrito Federal**  
**Quinta Inspeção de Controle Externo**  
**Divisão de Auditoria de Programas e de Recursos Externos**



**Anexo D ao**  
**Relatório de Auditoria**  
**Contrato de Empréstimo BID 1957/OC-BR**

**Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal**

**Financiado pelo**  
**Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID**

**-Demonstrações Financeiras de 31 de dezembro de 2010 -**



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA – UGP  
UNIDADE DE GERENCIAMENTO LOCAL – UGL



MEMO Nº 0007/2011 – UGL/UGP/ST

Brasília, 18 de abril de 2011

PARA: José Augusto Pinto Júnior – Coordenador Executivo da UGP

DE: Samuel Dias Júnior – Coordenador da UGL

Ref.: Encaminhamento informações TCDF  
– N.I. no. 03/2011 – Processo nº  
31.531/2011 – TCDF.

1.946

De forma a prestar informações referentes à Nota de Inspeção nº 3/2011 referente ao processo nº 31.531/2011 que trata de assunto relacionado às obras implantação das obras de ampliação da capacidade e melhorias da DF-085 (EPTG) – Linha Verde – informo o que se segue após transcrição do texto na referida Nota de Inspeção:

1. Critério: Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR: Políticas para aquisição de bens e contratação de obras financiadas pelo BID (GN-2349-7); Lei nº 8.666/93; Editais; Termos de Referência; Especificações Técnicas; Normas ABNT; Normas DNIT; Práticas SEAP; Lei Distrital nº 2.105/98; Decreto Distrital nº 10.015/08

1. Existência de diversos tipos de defeitos na superfície dos pavimentos flexível/asfáltico e rígido/concreto. (Item A 5.1.1 da Matriz de Achados)

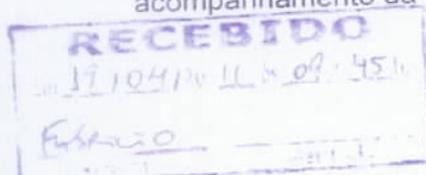
2. Critério: Caracterização dos defeitos encontrados conforme Norma DNIT 061/2004-TER/Pavimento Rígido - Defeitos - Terminologia (fls. xx/xx), e Norma DNIT nº 005/2003 – TER/Defeitos nos pavimentos flexíveis e semi-rígidos - Terminologia (fls. xx/xx)

1. Condição encontrada: Mediante inspeção visual in loco em 100% dos trechos, constataram-se, no trecho em pavimento flexível, diversos pontos com revestimento desgastado, afundamentos e panelas, conforme registrado no laudo contido no PT-IV (fls. xx/xx) No pavimento rígido, observaram-se fissuras, trincas, esborcinamento e várias placas quebradas, caracterizados no laudo do PT-III (fls. xx/xx). O PT V apresenta o Relatório Fotográfico desses achados (fls. 01/19).

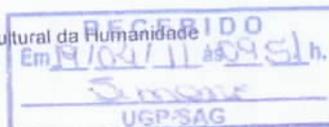
2. Causa: Os tipos de defeitos encontrados, que refletem um desgaste precoce em obra tão recente (ainda não ocorreu o recebimento provisório), podem ser atribuídos à má execução do pavimento, a não conformidade dos materiais aplicados e ao acúmulo de águas pluviais, decorrentes de ineficiência da drenagem pluvial no trecho. Especialmente em relação ao pavimento rígido, aplicado nas vias exclusivas de ônibus, há que se ressaltar que ele ainda nem foi submetido às cargas de projeto mais elevadas, advindas do tráfego dos ônibus articulados com mais de 100 passageiros a bordo

3. Efeitos: As principais decorrências dos defeitos encontrados são a redução da vida útil dos pavimentos e o comprometimento do conforto e segurança dos usuários.

Os defeitos encontrados no pavimento flexível são localizados, como demonstra o relatório e foram corrigidos pelo Consórcio contratado com acompanhamento da Supervisora que vem fazendo o controle de qualidade e o



Brasília – Patrimônio Cultural da Humanidade





GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO - PTU  
UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA  
- UGP -



recebimento dos mesmos. Os problemas encontrados foram decorrentes de falha de execução ou de problemas de traço do CBUQ e não se relacionam com falha da estrutura do pavimento.

Com relação ao pavimento rígido temos a informar que a Associação Brasileira de Cimento Portland acompanhou a execução dos serviços de implantação do pavimento rígido através de técnicos que permaneceram junto às equipes de concretagem durante toda a obra.

Os problemas apontados no relatório foram detectados previamente e a própria ABCP está elaborando um laudo de avaliação dos problemas e respectivo manual para correção dos mesmos. De qualquer maneira os problemas apontados no relatório estão relacionados, na sua maioria, a execução e aos materiais empregados, sendo precipitado afirmar que há falha estrutural do pavimento.

Diversas placas apresentam fissuras de retração e não fissuras por fadiga. Há até uma foto indicando que há buracos no pavimento de concreto, sendo que estes buracos são, na realidade, pegadas feitas por algum transeunte que andou sobre o concreto fresco apesar da sinalização que indicava a proibição de tráfego sobre a faixa recém concretada.

1. *Existência de erro de concordância longitudinal na estrutura da via.*  
(Item A 5.1.2 da Matriz de Achados)

4 *Critério: Projeto Executivo (fls. xx/xx), que apresenta previsão de seção tipo de pavimento, tanto nas vias expressas (pavimentos flexível e rígido) como nas vias marginais (apenas pavimento flexível), com calçamento do centro para as duas laterais da pista*

Cabe esclarecer que se o projeto executivo apresenta seções transversais tipo e a eventual falha de concordância seria transversal e não longitudinal. A falha de concordância longitudinal ocorria caso o greide da rodovia apresenta ondulações, depressões ou degraus ao longo do trecho, o que de forma alguma ocorreu. Conclui-se assim que não houve qualquer falha de concordância longitudinal.

5 *Condição encontrada: Verificou-se erro de concordância longitudinal na estrutura da via em dois casos: entre as faixas do pavimento flexível das vias expressas, e entre o pavimento rígido e as baias de ônibus. A constatação se deu mediante teste in loco, que consiste em esticar uma linha de pedreiro transversalmente à via, revelando a discordância entre as faixas laterais em diversos pontos da rodovia. O Relatório Fotográfico contido no PT V,*



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO - PTU  
UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA  
- UGP -



às fls 10/11 e 17/18, ilustra alguns dos trechos onde se verificaram essas falhas e às diferenças medidas, que atingiu até 5 cm em caso específico

As seções transversais indicadas no projeto executivo consideram a seção ideal de projeto, ou seja, com abaulamento convexo, sendo assim as bordas da rodovia apresentam cotas mais baixas que o eixo da mesma. Este conceito é adotado para prover o pavimento de melhor capacidade de drenagem lateral.

6. *Causas: No caso do pavimento flexível, atribuem-se essas falhas à execução da seção do pavimento asfáltico em desacordo com o Projeto Executivo. Parece que a falha ocorreu nos trechos das vias expressas com previsão de implantação completa da 4ª faixa e acostamento e restauração e aproveitamento das faixas já existentes.*

A seção transversal ideal adotada como seção tipo pelo projeto executivo considerou uma condição ideal, já descrita anteriormente. O projeto executivo determinou que os trechos cuja estrutura do pavimento fosse aproveitada seriam fresados até a base (cerca de 4 cm a 8 cm) e teriam a capa recomposta na nova espessura de projeto (cerca de 12 cm). Como o projeto executivo prevê apenas a remoção da camada de CBUQ existente a seção transversal do pavimento não seria modificada de forma alguma e qualquer anomalia na geometria desta seção seria preservada. O projetista partiu do pressuposto que todas as pistas a serem recuperadas/aproveitadas apresentavam seção transversal abaulada, o que, conforme indicado no relatório, não se verificou no local. Vale ainda frisar que para a correção do abaulamento do pavimento seria necessária a remoção da camada de base e sub-base e sua reconstrução atendendo a geometria desejada para a seção transversal. Tal serviço, em absoluto, foi orçado ou considerado no projeto executivo por motivos óbvios de economia, se a estrutura do pavimento encontra-se em bom estado não há razão para a demolição e posterior reconstrução.

7. *No segundo caso, entende-se que a falha ocorreu devido à ausência de detalhamento no Projeto Executivo do pavimento rígido, a ser executado nas baias de ônibus. Dessa forma, a fiscalização da obra, em conjunto com o Consórcio executor, resolveu adotar a solução de transformar a junta longitudinal existente entre o pavimento rígido e as baias de ônibus como canal de escoamento das águas da chuva, até que encontre uma saída ou boca de lobo da drenagem pluvial.*

A concordância do pavimento da faixa exclusiva de ônibus e das baias de ônibus pelo bordo externo da primeira tem como razão de ser o conforto do usuário do sistema de transporte coletivo que não correria o risco de ser encharcado a cada temporal pela água acumulada ao lado da baia e lançado



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO - PTU  
UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA  
- UGP -



sobre os mesmo pelo ônibus que tem que encostar na calçada para o embarque e desembarque de passageiros. Decidiu-se assim pelo conforto e segurança do usuário e pela facilidade de drenar-se a água da chuva pela lateral do pavimento e não sob a estação troncal ou coletora. Novas descidas d água deverão ser implantadas de modo a garantir a retirada da água do pavimento.

II. **Inexistência de juntas de dilatação longitudinais e respectivas barras de ligação entre o pavimento rígido da via exclusiva para ônibus e as respectivas baias.** (Item A.5.1.3 da Matriz de Achados)

8. **Critério:** Norma DNIT n° 047/2004-ES/Pavimento Rígido Execução de pavimento rígido com equipamento de pequeno porte Especificação de serviço (fls. xx/xx)

9. **Condição Encontrada:** Mediante inspeção in loco, constatou-se a inexistência de juntas de dilatação longitudinais e, conseqüentemente, das barras de ligação, entre o pavimento de concreto de via exclusiva e as baias de ônibus, o que foi confirmado pelo fiscal de obra em reunião realizada em 17/03/11. Essa falha consta do Relatório Fotográfico do PT V às fls. 12.

10. **Causa:** A omissão do Projeto Executivo em detalhar o pavimento rígido das baias de ônibus, seguida da decisão do Consórcio pela execução fora dos padrões estabelecidos em Norma, amparada pela não oposição do fiscal de obra e da empresa supervisora CONCREMAT

11. **Efeito:** Combinado com acúmulo de chuva nessa junta, decorrente do achado anterior (falha na concordância longitudinal entre pavimento de concreto e as baias de ônibus), poderá ocorrer infiltração de água pluvial, acarretando comprometimento da estrutura do pavimento rígido das baias e da via, expressa, reduzindo a sua vida útil

Inicialmente cabe esclarecer que o projeto não seguiu ou indicou que fosse seguida a norma do DNIT em referência. Ao contrário do que afirma o relatório há sim uma junta entre as placas da faixa de pavimento rígido e as placas da baia de ônibus. O serviço não realizado foi o da selagem destas juntas, serviço este que será executado quando da finalização do serviço de selagem das juntas transversais da faixa exclusiva de ônibus. Cabe ainda esclarecer que o projeto executivo não determina a aplicação de barras de ligação entre as placas da faixa exclusiva e das baias e sim a construção de junta do tipo macho/fêmea, conforme indicado no projeto DE-IN/085-001003EDT001.

III. **Falhas na selagem das juntas de dilatação transversais (entre as placas de concreto sucessivas) do pavimento rígido.** (Item A.5.1.4 da Matriz de Achados)

12. **Critério:** Item 5.3.11 da norma DNIT n° 049/2004-ES/Pavimento Rígido - Execução de pavimento rígido com equipamento de fôrma deslizante - Especificação de Serviço (fls. xx/xx), relativo à execução da selagem das juntas, e item 5 da Norma DNIT n° 046/2004-EM/Pavimento Rígido - selante de junta - especificação de material (fls. xx/xx), que trata do ensaio para determinação das características do material selante.

13. **Condição Encontrada:** Durante inspeção local, constatou-se uma série de juntas de dilatação transversal sem a devida aplicação de material selante para fins de impermeabilização. Nas juntas em que houve a selagem identificou-se, em alguns casos, a aplicação de material de selagem em excesso, ocasionando o seu transbordamento, conforme



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO - PTU  
UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA  
- UGP -



apresentado no Relatório Fotográfico do PT V, às fls. 7/9, desatendendo ao previsto em norma. Adicionalmente, não foi localizado o ensaio do material selante utilizado para a determinação de suas características específicas, conforme previsão em norma acima mencionada.

14. *Causa:* Descuido na aplicação do selante de junta transversal, aliado à aparente falta de controle de execução por parte da empresa supervisora e do fiscal da obra. Igualmente não se providenciou e não se exigiu os ensaios previstos na norma pertinente.

15. *Efeito:* A inexistência de selagem ou a falha na aplicação desse material comprometem a impermeabilização do pavimento reduzindo, assim, a sua vida útil. A falta dos ensaios para fins de aceitação no material selante utilizado pela executora inviabiliza a sua avaliação sob o ponto de vista de aderência, deformabilidade, durabilidade, absorção de água dentre outros, que garantirão a sua função de impermeabilização no decorrer do tempo.

Os serviços de selagem das juntas estão sendo revisados de modo a atender ao determinado pelo projeto executivo. Novamente seguiu-se o projeto e o emprego de materiais industrializados aprovados pela ABCP e de eficácia comprovada em outras obras não determinou a adoção de ensaios específicos que seque estavam previstos no escopo da empresa supervisora. Todas as juntas que foram consideradas fora de conformidade pela fiscalização e supervisora da obras serão refeitas sem custo adicional.

IV. *Insuficiência e inexistência de sistema de drenagem de águas pluviais em alguns trechos das vias (Item A 5.1.5 da Matriz de Achados)*

16. *Critério:* Projeto Executivo

17. *Condição Encontrada:* A execução da drenagem pluvial não atendeu ao estabelecido no Projeto Executivo. De modo geral, o projeto prevê canaleta canteiro (SCC) praticamente ao longo de todo o trecho no canteiro central entre as vias expressas, e nos canteiros entre a via expressa norte e sua marginal e a via expressa sul e sua marginal. Verificou-se a inexistência desses elementos drenantes em diversos trechos, como se comprova no Relatório Fotográfico - PT V, às fls. 19/32. Constatou-se que o DER/DF publicou edital de licitação para contratação da execução de obras de complemento da drenagem pluvial na via (fls. xx/xx).

Os projetos executivos foram seguidos e de modo geral foram implantados os equipamentos definidos nos mesmos. Os trechos onde não foram implantadas canaletas foram implantadas redes subterrâneas de acordo com a viabilidade das mesmas. Foram implantadas mais descidas d'água do que o previsto pelo projeto executivo. Durante a execução das obras buscou-se otimizar a drenagem com a implantação dos dispositivos indicados no projeto executivo e com o acréscimo de mais dispositivos que fossem necessários.

18. *Causa:* A falta de planejamento na execução da obra com relação ao tratamento das interferências das concessionárias de serviços públicos (CEB, CAESB, etc.) e as ocupações irregulares nas áreas próximas à rodovia acarretaram a adoção de soluções urgentes e antieconômicas. Isso onerou o contrato acima das expectativas, provocando a inexecução de parcela do objeto inicialmente contratado, em razão do esgotamento dos recursos após alcançar o limite de 25% de aditamento contratual. Não se explica como um



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO - PTU  
UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA  
- UGP -



*elemento construtivo não relevante para a funcionalidade e segurança de uma rodovia lenha, sido excluído do objeto da obra*

Não foi excluída do objeto da obra a drenagem conforme indicado no relatório assim como não houve adoção de soluções antieconômicas. As soluções adotadas para a execução dos serviços e conclusão das obras foram os mais adequados considerando as condições da rodovia e suas faixas lindeiras. O projeto executivo considerou um cenário para o desenvolvimento dos serviços que não se verificou durante a execução da obra. Neste cenário simplesmente inexistem as interferências com as redes das concessionárias, as interferências com as ocupações das faixas lindeiras, a indisponibilidade de material para aterro, a inexistência de áreas para estocagem de material e um fluxo diário de 150 mil veículos e aproximadamente 500 milhão de habitantes.

O empenho dos profissionais envolvidos no desenvolvimento deste empreendimento permitiu que a despeito das omissões e falhas do projeto executivo e respectivo orçamento, da falta de cooperação dos demais entes do GDF e União relacionados à obra, da pluviometria acima da média no ano de 2009, das ocupações irregulares da faixa de domínio da DF-085 (EPTG), a obra fosse entregue dentro do prazo e a um custo razoável para obras deste porte em área urbanas densamente ocupadas. Não houve falha de planejamento por parte da equipe envolvida nas obras, pelo contrário, dadas as péssimas condições para a conclusão dos serviços, todas as soluções adotada foram exitosas no que se refere à qualidade, prazo de entrega e custo.

**V. Sinalização horizontal insuficiente e com baixa qualidade de execução e sinalização vertical insuficiente. (Item A 5.1.6 da Matriz de Achados)**

19 Critério: Código de Transito Brasileiro (Lei n° 9.503, de 27/9/1997), Normas DNIT n° 100/2009 - ES/Obras complementares - Segurança no tráfego rodoviário - Sinalização horizontal -Especificação de serviço (fls. xx/xx) e DNIT n° 101/2009 - ES/ Obras complementares - Segurança no tráfego rodoviário - Sinalização vertical -Especificação de serviço (fls. xx/xx), que estabelecem padrões para a implantação de sinalização horizontal e vertical, respectivamente.

20. **Condição Encontrada:** A execução da sinalização horizontal não atende ao estabelecido em norma e, segundo informou o fiscal da obra em reunião realizada em 17/03/11, tem caráter provisório com vistas a liberar o tráfego na rodovia. A sinalização vertical praticamente inexistente nos padrões estabelecidos em norma, restringindo-se a algumas poucas placas na lateral da rodovia. O Relatório Fotográfico - PT V (fls. 16) demonstra essas constatações. Verificou-se que o DER/DF publicou edital de licitação<sup>2</sup> para contratação da execução de sinalização horizontal e vertical na via (fls. xx/xx)



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO - PTU  
UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA  
- UGP -



21. *Causa: Tal qual no achado anterior, a falta de planejamento onerou o contrato acima das expectativas, provocando a inexecução de parcela do objeto inicialmente contratado, em razão do esgotamento dos recursos após alcançar o limite de 25% de aditamento contratual*

22. *Efeito: A sinalização horizontal e vertical foi um dos serviços excluídos do contrato. Para permitir a utilização das vias realizou-se uma sinalização provisória e descartável, que não atende aos padrões previstos em norma, comprometendo a segurança da rodovia para os usuários. Dessa forma, surgiu a necessidade de se licitar em separado a execução da sinalização vertical e horizontal.*

A sinalização horizontal e a sinalização vertical da rodovia foram executadas em caráter provisório pelo próprio DER/DF.

Foram implantadas 140 placas ao longo do trecho sendo que as placas foram selecionadas no projeto executivo de modo a compor um conjunto mínimo de sinalização vertical até que fosse implantado o sistema definitivo indicado no projeto executivo.

A sinalização horizontal foi executada pelo DER/DF empregando os materiais disponíveis e que tem especificação diferente do projeto executivo. Tal fato é decorrente da inexistência de equipamento de pintura a quente no Departamento de Estradas de Rodagem.

Este serviço foi eliminado do escopo do contrato tendo em vista a falta de recursos e a possibilidade do DER/DF realizar os serviços em caráter provisório até que fosse realizada a contratação do serviço especificado no projeto executivo.

VI. *Paradas de ônibus e estações de transferência inacabadas (Item A.5.1.7 da Matriz de Achados)*

23. *Critério: Projeto Executivo*

24. *Condição Encontrada: A execução dos abrigos e estações de transferência não atendeu ao estabelecido no Projeto Executivo, não foram realizados os pisos, a acessibilidade, as redes elétricas e pluviais, a iluminação, etc. Pela análise do "Relatório do Projeto Executivo de Paradas, Estações e Passarelas", verificou-se que as paradas e estações ficaram restritas à construção das fundações e instalação dos pilares e das lajes pré-fabricadas, como se comprova no Relatório Fotográfico - PT V, às fls. 33/36.*

25. *Causa: Novamente, a falta de planejamento na execução, que acabou por onerar o contrato acima das expectativas, acarretou o aditamento até o limite máximo de 25% e a insuficiência dos recursos para a conclusão desse serviço por completo.*

26. *Efeito: Há o risco de danos ou eventual comprometimento dos serviços já executados nas paradas e estações de transferência. Ademais, o atraso na disponibilização dessa importante parcela da infraestrutura da rodovia ao usuário do serviço de transporte público compromete o objetivo maior da obra. Adicionalmente, criou-se a necessidade de licitar em separado a conclusão das paradas e estações de transferência. Não se tem notícia de que o DER/DF tenha lançado qualquer edital para a conclusão dos serviços mencionados.*



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO - PTU  
UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA  
- UGP -



As baias deverão ser finalizadas posteriormente através de novos contratos. Cabe esclarecer ainda que a iluminação indicada nos projetos executivos não foi considerada adequada pela CEB por estar fora das normas da mesma, sendo que esta companhia informou que não realizaria a manutenção do sistema de iluminação indicado no projeto caso este não estivesse de acordo com as suas diretrizes de projeto. Considerando-se este fato e ainda a falta de recursos orçamentária para a conclusão plena da obra decidiu pela eliminação deste item.

VII. *Identificação de escorregamento de aterros e erosão de taludes (Item A.5.1.8 da Matriz de Achados)*

27 *Critério: Norma DNIT nº 072/2006 – ES/Tratamento ambiental de áreas de uso de obras e do passivo ambiental de áreas íngremes ou de difícil acesso pelo processo de revegetação herbácea - Especificação de serviço (fls.xx/xx).*

28 *Condição Encontrada: Mediante inspeção in loco constatou-se o escorregamento de aterros e a erosão de taludes, como se comprova no Relatório Fotográfico – PT V, às fls. 32, caracterizando desatendimento à norma. Verificou-se a inexistência de sistema de contenção nos taludes de aterros, feita normalmente mediante plantio de espécies vegetais gramíneas. Observou-se que o DER/DF publicou edital de licitação<sup>3</sup> para realização de obras complementares, inclusive o plantio de grama em diversos trechos da rodovia (fls. xx/xx).*

29 *Causa: Os problemas verificados decorrem da não execução de sistema de contenção nos taludes de aterros - o plantio de grama. Essa parcela também não foi executada por completo em decorrência da falta de planejamento na execução que onerou o contrato acima das expectativas, acarretando o adiantamento até o limite de 25%, que impossibilitou a execução de alguns serviços.*

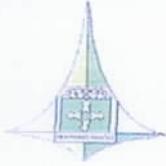
30 *Efeito: Decorre dessa falha o carreamento de terra para pista, comprometendo a segurança de tráfego para os usuários, aliada ao comprometimento do corpo do aterro, podendo provocar a ruína das estruturas locadas nele. Ademais, há a necessidade de se licitar em separado a complementação do plantio de grama em diversos trechos da rodovia.*

O DER/DF vem monitorando a condição dos taludes da obra e em caso de emergência tem atuado assim como o Consórcio Contratado. O plantio de grama foi limitado às áreas mais sensíveis à erosão em decorrência da indisponibilidade orçamentária e previsão incorreta no orçamento das obras.

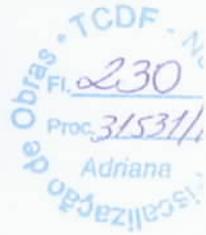
Toda a terra que foi carregada para a pista foi removida e o Consórcio contratado já fez diversas revisões no trecho de modo a reconformar os taludes e canteiros que apresentaram problemas.

VIII. *Estreitamento nas vias expressas norte e sul nos viadutos da RFFSA, Vicente Pires e Guarã (Item A.5.1.9 da Matriz de Achados)*

31 *Critério: Norma*



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO - PTU  
UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA  
- UGP -



32 *Condição Encontrada. Por meio de inspeção in loco verificou-se nas vias expressas norte e sul, especificamente nos viadutos da RFFSA, Vicente Pires e Guarã, a existência de barreiras de proteção de concreto que evidenciam o estreitamento das faixas de pavimento asfáltico sobre os viadutos e a descontinuidade do acostamento, conforme visto no Relatório Fotográfico - PT V, às fls. 18 e 19. Ademais, restou evidente, também, a sinalização inadequada do referido estreitamento.*

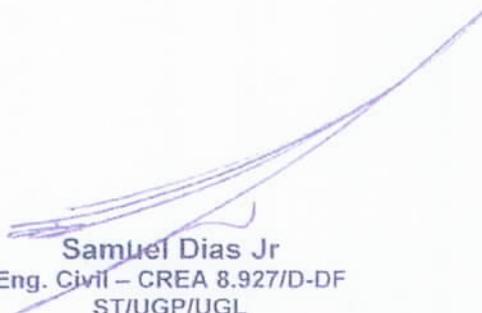
33 *Causa. Houve falha no Projeto Executivo por não contemplar a previsão de alargamentos desses viadutos, nas vias expressas, de modo a acomodar a ampliação do número de faixas previstos. Somou-se a isso a multicitada insuficiência de recursos após o aditamento até o limite de 25%.*

34 *Efeito. Comprometimento da segurança da rodovia para os usuários e a necessidade de licitar em separado o alargamento dos citados viadutos.*

O relatório indica a falha do projeto executivo, entretanto cabe lembrar que este projeto foi submetido ao BID que o aprovou para a realização do processo licitatório.

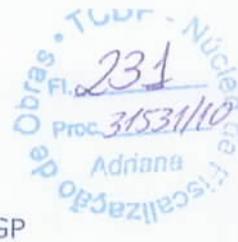
O DER/DF já tem os projetos executivos das ampliações das OAE's e tão logo haja disponibilidade orçamentária poderá contratar estes serviços.

De qualquer maneira o DER/DF vem monitorando as condições de segurança nos trechos das OAE's e vem tomando medidas para aumentar a segurança dos usuários, tais como implantação de defensas e melhorias na sinalização.

  
**Samuel Dias Jr**  
Eng. Civil - CREA 8.927/D-DF  
ST/UGP/UGL  
Coordenador



**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL**  
Secretaria de Estado de Transportes  
Programa de Transporte Urbano - PTU  
Unidade de Gerenciamento do Programa - UGP



**OFÍCIO**

Nº. *77* /2011 – UGP/ST

Brasília, 20 de abril de 2011.

Ref.: Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR – Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU/DF – Nota de Auditoria Nº 04 – Processo 31531/2010 – 5ª ICE - 3ª remessa.

Senhor Auditor,

Em atenção à Nota de Auditoria Nº 04, segue MEMO Nº 008/2011-UGL/UGP/ST, de 20/04/2011, recebido da UGL/DER.

Colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais.

Atenciosamente,

**José Augusto Pinto Junior**  
Coordenador Executivo da UGP/PTU  
Brasília Integrada

RECEBIDO  
SECRETARIA DE TRANSPORTES  
UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA - UGP/PTU  
20/04/2011 10:00  
004571

Aos Senhores  
**ALEXANDRE PEDROSA PINHEIRO**  
**OZANAM TORRES DO VALE**  
Auditores de Controle Externo  
Tribunal de Contas do Distrito Federal  
**NESTA**



**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL**  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA - UGP  
UNIDADE DE GERENCIAMENTO LOCAL - UGL



<b>RECEBIDO</b>	
Em 20/04/2010 às 17:09 h.	
	59452-2
Rubiça	Matricula

UGP 159/2011  
1/22

**MEMO Nº 0008/2011 – UGL/UGP/ST**

**Brasília, 20 de abril de 2011**

**PARA: José Augusto Pinto Júnior – Coordenador Executivo da UGP**

**DE: Samuel Dias Júnior – Coordenador da UGL**

*Ref.: Encaminhamento informações TCDF  
– N.I. no. 04/2011 – Processo nº  
31.531/2011 – TCDF.*

De forma a prestar informações referentes à Nota de Inspeção nº 4/2011 referente ao processo nº 31.531/2011 que trata de assunto relacionado às obras implantação das obras de ampliação da capacidade e melhorias da DF-085 (EPTG) – Linha Verde – informo o que se segue após transcrição do texto na referida Nota de Inspeção e texto introdutório que se segue.

Antes de iniciar-se a argumentação deve-se contextualizar a obra de modo a permitir que a análise dos fatos seja mais realista e justa.

Inicialmente faremos uma descrição do que vem a ser o trecho da DF-085 (EPTG) onde as obras foram executadas.

**Descrição do meio físico:**

A DF-085 (EPTG) até o início das obras consistia basicamente de uma rodovia que liga o centro de Taguatinga até a DF-003 (EPIA). A sua extensão total é de aproximadamente 12,6 km. Ao longo do trecho existem diversos centros urbanos que alcançam as margens da rodovia em praticamente todo o trecho. Partindo-se da extremidade oeste da rodovia tem-se o centro de Taguatinga, região já cornubada com Ceilândia. Estas duas regiões juntas são as mais populosas do DF. Deslocando-se para leste tem-se na borda norte da rodovia o Núcleo rural Samambaia e ao sul o bairro de Águas Claras. Taguatinga, Águas Claras e o N.R. Samambaia são contíguos não havendo áreas desocupadas no trecho. Prosseguindo-se no deslocamento para leste, contíguo ao N.R. Samambaia, está assentado o Núcleo Rural



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO - PTU  
UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA  
- UGP -



2/22

**MEMO Nº 0008/2011 – UGL/UGP/ST**

**Brasília, 20 de abril de 2011**

Vicente Pires que se estende até a DF-087 (EPVP). No trecho sul, limítrofe ao bairro de Águas Claras está instalada e área da residência oficial do Governador do DF e contiguamente inicia-se o Núcleo Rural Águas Claras que terminada nos limites do Park Way que na sequência confronta com o Núcleo Rural do Guará. Na borda norte a leste da DF-087 (EPVP) encontra-se a única área não consolidada onde será implantado o bairro do Jóquei. Apesar de não haver assentamento urbano consolidado a área é toda demarcada e toda a sua questão fundiária está em litígio, ou seja, não há como se fazer qualquer intervenção. Mais para leste, após o trecho da ferrovia Centro-Atlântica está localizado o núcleo urbano Lúcio Costa e contiguamente a Área do Parque do Guará que na sua borda leste confronta com o Setor de Indústria e Abastecimento que vai até a DF-003 (EPIA). Voltando à borda sul, no limite leste do N. R. do Guará inicia-se o a região administrativa do Guará que se estende até o Córrego do Guará. Na margem esquerda deste córrego está implantada outra parte do Setor de Indústria e Abastecimento onde estão instaladas as concessionárias de serviços públicos e órgão do governo (Secretaria de Fazenda, CAESB, CEB, Oi, Furnas e ONS) cujo último lote já se localiza nas margens da DF-003 (EPIA).

A descrição do meio físico feita anteriormente visa apenas mostrar um dos elementos do cenário onde as obras foram desenvolvidas, ou seja, um meio urbano com alta densidade com ocupações bem antigas onde, em alguns trechos, seque a faixa de domínio está assegurada nos termos da legislação vigente.

Não há interstícios entre as áreas urbanas e praticamente não há áreas desimpedidas nas faixas lindeiras.

Vale ressaltar que dentro do corredor da DF-085 (EPTG) estavam assentadas diversas redes de serviços públicos, como redes de distribuição de



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
**PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO - PTU**  
**UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA**  
- UGP -



3/22

**MEMO Nº 0008/2011 – UGL/UGP/ST**

**Brasília, 20 de abril de 2011**

energia elétrica (alta e baixa tensões), redes de transmissão, redes de telefonia, redes de esgoto e redes de água, valendo destacar que está instalada na borda sul da rodovia, desde Taguatinga até o viaduto da FCA, a adutora reversível da CAESB com diâmetro de 1.000 mm que alimenta toda a região oeste do DF e uma população de quase 1 milhão de habitantes.

**Descrição das Condições Operacionais:**

A DF-085 (EPTG) antes do início das obras contava com duas pistas de três faixas de rolamento. Três passarelas estavam instaladas ao longo do trecho. O tráfego diário da rodovia gira em torno de 150 mil veículos dia, com entre picos de apenas uma hora e meia pela manhã e uma hora pela tarde. O movimento da rodovia apresenta redução apenas no período entre a primeira meia hora da madrugada e seis horas da manhã, incluindo-se sábado. O nível de serviço durante os horários era extremamente baixo e qualquer intervenção com bloqueio de duas faixas gerava engarrafamentos extensos. Desta forma fica clara a dificuldade de logística da obra, uma vez que os veículos de transporte de material não podiam operar nos horários de pico e de qualquer maneira padeciam dos mesmos problemas de fluidez que os demais usuários. Vale ressaltar que baseado no que se descreveu anteriormente não foi possível implantar-se caminhos de serviço.

**Descrição das Condições Ambientais:**

A DF-085 (EPTG) corta três cursos d'água, mais a oeste o Córrego Samambaia, o Córrego Vicente Pires e o Córrego do Guará e respectivo parque. As condicionantes ambientais foram claras na questão da preservação das áreas lindeiras à Rodovia não sendo permitido qualquer serviço fora da faixa de domínio da DF-085 (EPTG). A questão ambiental foi tratada de forma extremamente cuidadosa de modo a não permitir que qualquer



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
**PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO - PTU**  
**UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA**  
**- UGP -**



4/22

**MEMO Nº 0008/2011 – UGL/UGP/ST**

**Brasília, 20 de abril de 2011**

falha no atendimento das condicionantes ambientais viesse a danificar o meio ambiente além do permitido e comprometer o andamento das obras.

**Análise do Projeto Executivo:**

O projeto executivo desenvolvido pela DER/DF através da TCB e aprovado pelo BID considerou uma séria de condições que não se verificaram durante a execução das obras e que foram exaustivamente tratadas nas Revisões de Projeto em fase de Obras que redundaram nos aditivos aos Acordos Contratuais. As maiores falhas no cenário considerado pelo projeto executivo são apontadas a seguir:

- 1ª) O projeto executivo não considerou a impossibilidade de execução de aterro diretamente sobre as camadas de solos moles existentes (siltes e turfas com espessuras de mais de 10 m) em diversos trechos da rodovia, não tendo apresentado qualquer solução para o tratamento dos casos que vieram a surgir durante a execução das obras. Cabe esclarecer que o DER/DF tinha conhecimento da existência destes solos moles uma vez que tratou do problema quando implantou o entroncamento da DF-079 (EPVP) com a DF-085 (EPTG) no que viria a ser denominado o complexo de viadutos Israel Pinheiro;
- 2ª) O projeto executivo ignorou que em diversos trechos há umidade excessiva do solo o que compromete a estabilidade dos aterros;
- 3ª) O projeto executivo considerou apenas uma jazida para a exploração de material para aterro. Sendo que esta área está sob responsabilidade do Exército Brasileiro e não estaria liberada quando do início das obras. Vale ressaltar que este assunto foi tratado a RPFO descritas anteriormente e que durante os primeiros nove meses de execução das obras não havia qualquer jazida próxima à obra liberada para exploração. O Exército liberou a entrada dos equipamentos em fevereiro de 2010 e quatro dias depois determinou a imediata saída dos equipamentos do consórcio da área a ser explorada. Em



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO - PTU  
UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA  
- UGP -



5/22

**MEMO Nº 0008/2011 – UGL/UGP/ST** Brasília, 20 de abril de 2011

resumo a obra foi executada com emprego de material de jazidas bem mais distantes. Vales ressaltar que este caso não se configura como falha de projeto uma vez que o não havia como se antever os problemas descritos anteriormente;

4ª) O projeto executivo considerou que as ocupações da faixa de domínio e as interferências estariam tratadas quando do início das obras, o que em absoluto ocorreu. Esta situação acarretou o comprometimento de todo o planejamento da execução da obra e obrigou a fiscalização, supervisora e contratada a buscarem soluções que permitissem o andamento das obras e cumprimento dos prazos, não comprometessem ainda mais a operação da rodovia, não acarretassem danos ao meio-ambiente e não comprometessem os orçamentos dos acordos contratuais;

5ª) O orçamento que compõe o projeto executivo apresenta séria falhas, dentre elas o quantitativos insuficientes de terraplenagem e drenagem principalmente. No item terraplenagem pode-se citar como exemplo o grupo aterro do Lote 2 que considera o volume total de aproximadamente 10 mil m<sup>3</sup> que está muito aquém da real necessidade, bastando lembrar que seriam executados neste lote os encabeçamentos dos viadutos da DF-003 (EPIA), SIA e Guará, fora os aterros das vias marginais e novo greide no trecho do Córrego do Guará. Fora esta falha grave de quantitativos, o projeto executivo considerou que os serviços seriam executados de forma contínua ao longo do trecho com a compensação dos volumes escavados e aterrados como se a obra fosse executada em área rural sem qualquer interferência com o seu desenvolvimento. Por tudo que já se descreveu na seção Descrição do Meio Físico fica claro que não haveria áreas lindeiras livres para utilização, não haveria áreas para estocagem provisória de materiais e não haveria frentes contínuas de mais de 600 m para a execução das obras de terraplenagem.



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO - PTU  
UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA  
- UGP -



6/22

**MEMO Nº 0008/2011 – UGL/UGP/ST** Brasília, 20 de abril de 2011

Cenário adotado pelo Projeto Executivo foi o melhor possível, ou seja, trecho em área rural desimpedida e sem qualquer tráfego, uma vez que não no projeto qualquer projeto de desvio.

**Planejamento da Obra:**

Descrito o cenário da obra e as condições do projeto executivo fica claro que a tarefa de planejar a execução da obra teve que ser totalmente revista pela fiscalização, supervisora e contratada, sendo que se partiu do nada tendo em vista que sequer os desvios foram considerados no projeto executivo e que numa obra com estas características tem fundamental importância.

Conclui-se assim que não cabe qualquer alusão ou inferência de que houve falha no planejamento da obra parte de qualquer um dos entes envolvidos no desenvolvimento dos serviços. Todas os problemas que surgiram durante a execução das obras foram tratados de forma adequada tecnicamente e economicamente, as soluções encontradas pela equipe de obra corrigiram as omissões do projeto, sem comprometer a qualidade da obra e dentro do possível o orçamento dos acordos contratuais.

A fiscalização se empenhou diuturnamente no controle da obra e não há qualquer aspecto da mesma que tenha sido negligenciado ou despercebido pela mesma.

A UGL-DER/DF foi protagonista em todo o processo de desenvolvimento dos serviços; coordenando o processo desde o recebimento dos serviços, até as eventuais falhas nos serviços acabados e suas correções, passando pelos critérios de medição que foram racionalmente adotados, pelo planejamento de tráfego da obra até o atendimento à população atingida, aos órgãos de controle e interface com outros entes públicos e privados.



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO - PTU  
UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA  
- UGP -



7/22

MEMO Nº 0008/2011 – UGL/UGP/ST

Brasília, 20 de abril de 2011

Em face de todas as condições desfavoráveis para a execução das obras, de toda a falta de cooperação de alguns órgãos envolvidos e das dificuldades inerentes a um empreendimento deste porte neste cenário, a UGL-DF em conjunto com a empresa Supervisora e consórcio Contratado conseguir entregar o objeto do contrato dentro do prazo estabelecido, nas melhores condições possíveis e dentro dos parâmetros legais e razoáveis do orçamento.

Conclui-se assim a primeira parte desta defesa e passa-se agora aos itens específicos conforme texto transcrito a seguir:

*1. Utilização desnecessária de rachão para suporte de aterro em áreas sem solo mole. (Item A.5.2.1 da Matriz de Achados- PT II)*

Inicialmente deve se esclarecer que as soluções para as situações encontradas durante a execução das obras e não previstas nos projetos executivos foram adotadas com base na melhor técnica disponível, na experiência prévia da equipe em situações semelhantes e na pesquisa, no meio técnico, de soluções já adotadas para problemas semelhantes. A capacidade da equipe de fiscalização e supervisão de tomar decisões mais adequadas e em tempo hábil foi posta a prova nos dezoito meses de execução dos serviços e, dado o sucesso do empreendimento, demonstrou-se adequada.

*2. Critério: Norma DNIT 108/2009 - ES "Terraplenagem - Aterros - Especificação de Serviço".*

A norma em questão faz menção a situações com existência de solos moles e com níveis de água elevados e indica que nestes casos os aterros deverão dotados de fundações com material inerte granular até a cota acima do nível da água (Item 5.3.10 – alíneas g e h).

*3. Condição encontrada: Nas planilhas de medição constata-se o fornecimento e aplicação de rachão (item 2.5) em diversas outras áreas onde não foi identificada a existência de solo mole.*

Os seguimentos que apresentaram umidade excessiva ou nível d'água elevado foram tratados com camada de rachão conforme já indicado na



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO - PTU  
UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA  
- UGP -



8/22

MEMO Nº 0008/2011 – UGL/UGP/ST

Brasília, 20 de abril de 2011

norma do DNIT. A principal ocorrência foi próximo da escavação do viaduto de Águas Claras onde a água aflorou após a escavação. A camada de rachão foi lançada até que não houvesse mais a presença de água ou umidade o que comprometeria a estabilidade das camadas superiores. A camada teve ainda a função de funcionar como colchão drenante.

4. *Causa: Opção antieconômica adotada pela fiscalização e pelos executores da obra, em alguns trechos da rodovia que previam a realização de aterro. Não se justifica fazer uso de uma camada de rachão, quando a simples utilização de material de 1ª categoria seria suficiente para a execução do aterro dentro das especificações mínimas de suporte estabelecidas pela norma pertinente.*

Ao contrário do que quer fazer crer a afirmação anterior a solução adotada foi a mais econômica e rápida e sua eficácia está demonstrada na qualidade final do pavimento executado no trecho que até o presente momento não apresentou qualquer problema decorrente da instabilidade das camadas inferiores do pavimento em decorrência de umidade excessiva.

5. *Efeitos: Aterro realizado com camada de rachão é bem mais caro que com material de 1ª categoria, onerando indevidamente o contrato e gerando prejuízo.*

O contrato foi onerado de forma devida e a solução é, por motivos óbvios, mais cara que não aplicar rachão, entretanto o gasto a mais foi necessário e demonstrou-se correto.

II. *Inexistência de estudo que comprove que a solução de aplicação de rachão nas áreas com presença de solo mole é a de melhor custo/benefício. (Item A.5.2.2 da Matriz de Achados - PT II)*

O DER/DF já tem conhecimento das soluções possíveis para soluções de estabilização de solos moles. O complexo de viadutos Israel Pinheiro adotou diversos tipos de solução para o tratamento de trechos com solos moles. Foram empregados na obra do complexo de viadutos camadas de rachão nos trechos de aterros da Classe III (Norma DNER-PRO 381/98), geodrenos nos aterros Classe II e I onde se almejava acelerar o recalque e fundações estacadas nos aterros Classe I onde o objetivo era obter-se recalques nulos. Os custos unitários de cada um destes serviços foram elaborados pelo DER/DF.



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO - PTU  
UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA  
- UGP -



9/22

MEMO Nº 0008/2011 – UGL/UGP/ST

Brasília, 20 de abril de 2011

Se considerarmos o orçamento da execução das obras de implantação do complexo obteremos os seguintes valores aproximados:

- 1º) Aterro estaqueado: R\$ 700,00 / m<sup>2</sup> de aterro;
- 2º) Aterro com geodreno e geogrelhas: R\$ 450,00 / m<sup>2</sup> de aterro;
- 3º) Aterro com fundações com rachões: R\$ 240,00 / m<sup>2</sup> de aterro.

(fontes: Orçamento Acordos Contratuais e Orçamento DER/DF para obra do Complexo de Viadutos Israel Pinheiro).

Além de considerarmos os custos diretos de implantação de cada uma das soluções deve-se frisar que o tempo para a implantação de cada uma das soluções é bem distinto assim como a logística.

A aplicação de rachão é a mais simples em termos de execução, pois emprega apenas equipamentos usuais para obras de terraplenagem, não necessita de tempo de espera para ocorrência dos recalques liberando a frente de serviço para execução dos aterros em tempo muito curto. Vale frisar que o DER/DF já executou obras com as três soluções e dentre as três opções sempre optará pela primeira face aos custos, complexidade de execução e tempo de liberação.

6. Critério: Norma DNER-PRO 381/98 "Projeto de aterros sobre solos moles para obras viárias".

7. Condição encontrada: Adotou-se a aplicação de rachão sobre solos inconsistentes (solo mole) sem a realização de estudos que avaliassem ser essa a solução de melhor custo/benefício dentre outras possíveis. Ressalte-se que essa solução sequer é relacionada como possível pelo item 6 "Alternativas de Solução" da norma do DNER mencionada. O gráfico da Figura 6 - "Comparação entre custos das alternativas de solução" da mesma norma revela que, de modo geral, a solução de geodrenos e pré-carregamento como a mais econômica. Além dessa, pode-se mencionar também as soluções de execução de drenos verticais e reforço de terreno com geossintéticos.

Não qualquer informação no relatório que fundamente a afirmação de que a solução de geodrenos é mais econômica, contrariamente a solução é mais onerosa conforme se informou anteriormente. Quando ao pré-carregamento não foi sequer considerado uma vez que esta solução tem em sua composição itens não disponíveis na obra, a saber, o sobre aterro deve ser



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
**PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO - PTU**  
**UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA**  
- UGP -



10/22

**MEMO Nº 0008/2011 – UGL/UGP/ST**

**Brasília, 20 de abril de 2011**

feito com solo, conforme já demonstrado anteriormente não havia disponibilidade de material sequer para a execução dos aterros o que dizer de material excedente. O pré-carregamento demanda tempo para apresentar resultado através do re-acomodação das camadas de solo mole, em diversos casos deve-se aguardar de seis meses até um ano para obtenção de resultados, por motivos óbvios, tempo não era ativo abundante no empreendimento. Ressalte-se ainda que pré-carregamento parte do pressuposto que o material da camada de solo mole fluirá para fora do corpo estradal, esta situação é impensável em trechos urbanos consolidados como o caso da obra pelos problemas óbvios que serão gerados e riscos envolvidos.

Adicione-se ao já comentado que outros DER's adotam a solução de fundação em rachão como o caso do DER de SP em sua norma ET-DE-Q00/004 – Aterro Sobre solo compressíveis (Anexo I) assim como a Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU em seu IT-116/CBTU.

As causas que levam o DNIT a não adotar este tipo de solução são ignoradas assim como as soluções que aquela autarquia adota. Casos recentes de ruptura de aterros sobre trecho com alta umidade e solo mole (BR-060/GO) demonstram que por mais que se desenvolvam tecnologias e normas há sempre elementos não visíveis em obras deste tipo, desta forma, por vezes, a solução mais simples muitas vezes é a mais adequada.

8. *Causas: Procedimento inadequado por parte da empresa supervisora e da fiscalização em face da falta de consulta prévia à empresa Altran TC/BR, que desenvolveu o Projeto Executivo, desatendendo a recomendação constante do relatório de auditoria de 2009 sobre omissões e modificações do projeto original.*

Conforme se demonstrou anteriormente a solução adotada foi a mais adequada em termos técnicos e econômicos.

Com relação a afirmação de que houve falha por parte da Fiscalização e Supervisora pela não consulta à Projetista há uma inversão de valores, toda a situação foi gerada pela falha do projeto executivo desenvolvido



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO - PTU  
UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA  
- UGP -



11/22

MEMO Nº 0008/2011 – UGL/UGP/ST

Brasília, 20 de abril de 2011

pela Projetista além disso não havia sequer respaldo contratual, ou seja, legal, para que o projeto fosse mais uma vez revisado, uma vez que o DER/DF aceitou os projetos e o BID aprovou os mesmo previamente à licitação.

De qualquer forma a informação de que não houve consulta à projetista não tem fundamento uma vez que após a conclusão de cada uma das revisões de projeto em fase de obras o UGL-DER/DF encaminhou às mesmas para considerações por parte da TCBR e só após o obtenção de resposta o processo foi encaminhado ao BID para aprovação dos aditivos conforme constam das folhas nº 22.629, 22.630, 23.401 e 23.402 do processo dos acordos contratuais.

9. *Efeitos: Possibilidade de ocorrência de prejuízo em face de outra solução ser igualmente adequada a um custo menor.*

Conforme o que se demonstrou não houve qualquer prejuízo na adoção da solução em rachão, além do fato de ter-se garantido a qualidade dos serviços.

III. *Transporte de material de fontes/jazidas antieconômicas, desconsiderando o trecho ao longo da rodovia onde houve a descarga, além de previsão de DMT's maiores que as necessárias para o transporte dos materiais. (Item A.5.2.3 da Matriz de Achados – PT II)*

10. *Critério: Norma DNIT 107/2009 - ES "Terraplenagem - Empréstimos - Especificação de Serviço"*

11. *Condição Encontrada: Em algumas das DMT's estabelecidas nas medições, desconsiderou-se a melhor opção de origem do material em função do local de aplicação do material ao longo da rodovia. Por exemplo, há trechos em que se realizou o revestimento do pavimento flexível com o fornecimento de CBUQ pela Usina de Asfalto da JM, enquanto a Usina de Asfalto Serveng estava muito mais próxima.*

A execução da recuperação do pavimento flexível nos trechos indicados no projeto foi realizada, por motivos óbvios, no período noturno. A usina da Serveng estava em reforma à época e não poderia atender à demanda. A fiscalização atestou o fato em visita aquela unidade localizada no Setor de Indústria. Tão logo esta usina voltou a funcionar, todo o CBUQ empregado na obra foi produzido nesta unidade.



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
**PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO - PTU**  
UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA  
- UGP -



12/22

**MEMO Nº 0008/2011 – UGL/UGP/ST** Brasília, 20 de abril de 2011

Adotou-se como critério de medição para o pagamento de serviços de transporte a distância real percorrida. Desta forma a utilização da usina da Serveng foi mais econômica pela menor distância. Se fosse adotado o critério do DER/DF de se considerar a usina com sendo a da NOVACAP, localizada na DF-003 (EPIA) haveria aumento do custo de transporte.

12. *Em outros casos, aplicou-se uma DMT única sem levar em consideração o trecho ao longo da rodovia onde o material foi descarregado e efetivamente aplicado. A título de exemplo, cita-se o caso dos meios-fios.*

Foram adotados pontos de distribuição de massa para fins de medição. O exemplo dos meios-fios é inadequado uma vez que na realidade cada peça lançada na obra apresenta distância diferente da anterior e da posterior.

13. *Há ainda valores de algumas DMT's previstas nas medições que não adotaram o menor percurso entre o ponto inicial e final, a exemplo da distância fixa entre o Lixão da Estrutural e o viaduto da EPVL, entre a Usina de Asfalto da Serveng até o Viaduto do SIA, dentre outras.*

Os percursos adotados estão indicados nas memórias de cálculo das medições e foram os efetivamente percorridos. Pelas dificuldades inerentes ao cenário das obras os percursos adotados foram os possíveis.

14. *Causa: Não atendimento da norma que estabelece que a DMT deve ser medida pelo menor percurso, permitido para o tráfego de caminhões, entre o ponto de origem e o trecho de descarga do material, e vice-versa.*

Conforme define as normas foram adotados os menores percursos onde era permitido o tráfego de caminhões e onde era possível obter-se a melhor produtividade.

15. *Efeito: DMT's maiores implicam custos maiores nos serviços de momento de transporte de materiais, onerando indevidamente o contrato.*

As memórias de cálculo das medições demonstram que as distâncias adotadas estão corretas e que não qualquer prejuízo ao contrato.

**IV. Serviços executados sem a aplicação de insumos previstos em projeto e na composição de custo unitário.** (Item A.5.2.4 da Matriz de Achados-PT II)

16. *Critério: Projeto Executivo.*

17. *Condição Encontrada: O Projeto Executivo da obra estabeleceu que deveria ter sido implantadas barras de ligação nas juntas longitudinais na interface entre o pavimento rígido e o*



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO - PTU  
UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA  
- UGP -



13/22

MEMO Nº 0008/2011 – UGL/UGP/ST

Brasília, 20 de abril de 2011

*flexível. Tal fato é certo, ante a presença dos insumos para a realização desse serviço na composição de custos unitários do serviço "Pavimento de concreto fctM.k= 4,5MPa, com barras de ligação e juntas selantes". No entanto, há evidências de que tal serviço não foi realizado.*

Inicialmente cabe uma explanação didática sobre a execução de pavimentos rígidos. Na execução de pavimentos em concreto é usual o emprego de barras de aço CA-25 (lisas) implantadas no sentido longitudinal das placas, ou seja, direção do tráfego, cuja função é a transferência da carga da borda de uma placa para a borda da placa adjacente, daí o nome de barra de transferência, geralmente estas barras tem diâmetro de 25 mm e apresentam uma das pontas engraxadas de modos a permitir o deslocamento relativo entre uma placa e outra. Nos casos onde se deseja que as placas das faixas de rolamento paralelas permaneçam unidas evitando o levantamento relativo entre placas ou criação de degraus são implantadas barras de aço CA-50 chumbadas em ambas às placas lateralmente, ou seja, perpendicularmente à direção do fluxo. A este tipo de barra dá-se o nome de barras de ligação.

A função das barras de ligação, conforme determina ou não o projeto podem ser cumprida por junta de entrosamento entre placas do tipo macho e fêmea. No caso do projeto da DF-085 (EPTG) a prancha DE-IN/085-001003EDT001 constante do conjunto do projeto executivo não indica a adoção de barras de ligação nas laterais das placas e sim a adoção de junta tipo macho e fêmea.

A função das barras de ligação, conforme determina ou não o projeto podem ser cumprida por junta de entrosamento entre placas do tipo macho e fêmea. No caso do projeto da DF-085 (EPTG) a prancha DE-IN/085-001003EDT001 constante do conjunto do projeto executivo não indica a adoção de barras de ligação nas laterais das placas e sim a adoção de junta tipo macho e fêmea.



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO - PTU  
UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA  
- UGP -



14/22

MEMO Nº 0008/2011 – UGL/UGP/ST

Brasília, 20 de abril de 2011

Outro mal entendido a ser esclarecido é a composição do serviço de pavimento de concreto apesar de indicar o nome barra de ligação na realidade considera a implantação de barra de transferência conforme determinado pelo projeto. Esta afirmação tem como fundamento o projeto executivo indicado anteriormente, a composição de custo unitário apresentada pelo consórcio que indica o insumo aço CA-25 com coeficiente compatível com o detalhamento de projeto e o fato de que seria anti-econômico considerar o emprego de barras de ligação nas composições do pavimento, uma vez que estas só poderiam vir a ser usadas nos trechos das baias de ônibus.

*18. Causa: Parâmetros e definições estabelecidas no Projeto Executivo não foram seguidos pelos executores da obra, ao mesmo tempo em que a fiscalização e a supervisão da execução das obras omitem-se sobre essas alterações.*

Conforme foi demonstrado anteriormente não houve qualquer omissão ou falha por parte de qualquer um dos envolvidos na execução ou controle da obra.

*19. O descumprimento da recomendação, constante do relatório de auditoria de 2009, de se designar fiscais diferentes para os quatro contratos relativos à Linha Verde a fim de privilegiar o princípio de segregação de função e otimização do controle da obra também pode ser enquadrado como agravante nesse achado.*

O relatório ignora o fato de que o executor do contrato das obras não era o mesmo executor do contrato de supervisão, além do mais não está estabelecida, no mesmo relatório, qualquer relação de causa e efeito entre o que aponta o relatório como possível omissão, que comprovadamente não é, e a existência de uma ou mais fiscais acompanhando os serviços. Além do representante da UGL-DER/DF a supervisora empregou seis engenheiros apenas para acompanhar as obras e a ABCP empregou um técnico apenas para o acompanhamento da execução do pavimento rígido. Outro mal entendido a ser esclarecido é a composição do serviço de pavimento de concreto apesar de indicar o nome barra de ligação na realidade considera a implantação de barra de transferência conforme determinado pelo projeto. Esta



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
**PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO - PTU**  
**UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA**  
- UGP -



15/22

**MEMO Nº 0008/2011 – UGL/UGP/ST**

**Brasília, 20 de abril de 2011**

afirmação tem como fundamento o projeto executivo indicado anteriormente e a composição de custo unitário apresentada pelo consórcio que indica o insumo aço CA-25 com coeficiente compatível com o detalhamento de projeto, além do fato de que seria anti-econômico considerar o emprego de barras de ligação nas composições do pavimento, uma vez que estas só poderiam vir a ser usadas nos trechos das baias de ônibus.

20. *Efeito: Possível comprometimento da qualidade dos serviços e do resultado final da obra, ante a inexecução de serviços estabelecidos em projeto. Também resta caracterizado o pagamento indevido por serviços não executados.*

Não há fato que corrobore tal possibilidade.

**V. Serviços medidos em quantitativos maiores que os estabelecidos no Projeto Executivo e/ou por inspeção na obra.** (Item A.5.2.5 da Matriz de Achados- PT II)

21. *Critério: Projeto executivo.*

22. *Condição Encontrada: Medições da largura das vias, realizadas pela equipe de auditoria, revelaram que alguns trechos com pavimento flexível apresentam-se com largura inferior ou, por outro lado, foram pagos com larguras superiores àquelas estabelecidas no Projeto Executivo.*

As eventuais falhas de medição serão corrigidas na última medição, entretanto cabe esclarecer que as medições foram feitas com base no efetivamente executado e não apenas pelo projeto executivo, mesmo por que em diversas situações não havia possibilidade de seguir-se o projeto executivo pela simples inadequação do mesmo à realidade da obra, como no caso onde foram implantadas faixas adicionais nas marginais de modo a comportar o tráfego da via expressa durante a construção das vias expressas nos trechos dos entroncamentos.

23. *Causa: Falhas na execução dos serviços, em desacordo com as especificações do Projeto Executivo, ao mesmo tempo em que se identifica que a fiscalização e a supervisão das obras omitem-se sobre essas alterações.*

Não há qualquer omissão por parte dos atores envolvidos na execução das obras e as soluções adotadas para os critérios de medição foram as mais adequadas. O projeto executivo apresentou falhas que foram corrigidas durante a execução das obras.



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO - PTU  
UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA  
- UGP -



16/22

MEMO Nº 0008/2011 – UGL/UGP/ST

Brasília, 20 de abril de 2011

24. *Não cumprimento da recomendação constante do relatório de auditoria de 2009 de designar fiscais diferentes para os quatro contratos relativos à Linha Verde (segregação de função e otimização do controle da obra).*

Assunto já discutido anteriormente.

25. *Efeito: De acordo com as normas/critérios de medição, as camadas inferiores do pavimento são estabelecidas a partir da largura da via acabada, de forma que se essa medida estiver superestimada, as demais, provavelmente, também estarão.*

Os serviços foram pagos conforme as larguras e volumes executados e levantamentos realizados pela supervisora através da sua equipe de topografia.

Não está claro a que normas/critérios de medição o relatório esta se referindo.

26. *Como resultado tem-se o pagamento indevido por serviços executados a menor ou medidos a maior, onerando indevidamente o contrato.*

Afirma-se novamente que não houve qualquer pagamento indevido nos acordos contratuais. Possíveis falhas de processamento serão corrigidas na última medição.

**VI. Serviços medidos em quantitativos maiores que os estabelecidos por norma pertinente.** (Item A.5.2.6 da Matriz de Achados - PT II)

27. *Critério: Norma DNIT 107/2009 - ES "Terraplenagem - Empréstimos - Especificação de Serviço"; Norma DNIT 30/2004 - ES "Drenagem - Dispositivos de drenagem pluvial urbana - Especificação de Serviço".*

28. *Condição Encontrada: Observou-se nas medições que a largura do fundo de vala para assentamento de tubos de drenagem pluvial não considera o diâmetro do tubo aplicado, em desacordo com os padrões previstos. A inclinação dos taludes das valas também não atende à inclinação (2:3) estabelecida em norma.*

Não há elementos nas medições que permitam embasar tal afirmação. Os serviços foram medidos conforme o levantamento elaborado pela Supervisora.

29. *Além disso, foi considerado, indevidamente, o empolamento de diversos materiais ao serem carregados e transportados até o bota-fora, a exemplo da camada superficial de vegetação e revestimento betuminoso removido. Apesar de haver o aumento do volume desses materiais ao serem removidos, a norma não prevê o pagamento de empolamento na carga e transporte, tampouco o transporte da camada superficial de vegetação para um bota-fora, devendo esse ser armazenado em local próximo para reaproveitamento posterior.*



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO - PTU  
UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA  
- UGP -



17/22

MEMO Nº 0008/2011 – UGL/UGP/ST

Brasília, 20 de abril de 2011

Todo material que foi transportado teve seu fator de conversão avaliado e adotado na medição, conforme o próprio relatório indica quando afirma que "aumento do volume desses materiais ao serem removidos". Não há norma no conjunto do projeto executivo de determina que não serão pagos os volumes transportados. O DER/DF adota a prática de pagar o volume transportado considerando a adoção do fator de conversão (empolamento).

No caso do material asfáltico removido o aumento do volume do material solto é expressivo e não pode ser ignorado, além do mais, ao contrário do que afirma o relatório este material não pode ser depositado em local próximo para posterior aproveitamento, ou seja, na própria obra, uma vez que não havia área para tanto. O mesmo ocorreu com o material proveniente da camada superficial de vegetação que não poderia ser armazenado nas proximidades da obra, conforme já exaustivamente demonstrado, obrigando o seu descarte integral.

*30. Causa: Houve falha na fiscalização pela UGL-DER e na pela empresa Concremat. O não cumprimento da recomendação constante do relatório de auditoria de 2009, no sentido de designar fiscais diferentes para os quatro contratos relativos à Linha Verde com vistas a segregar funções e otimizar o controle da obra, certamente também contribuiu para essas impropriedades.*

O relatório ignora o fato de que o executor do contrato das obras não era o mesmo executor do contrato de supervisão, além do mais não está estabelecida, no mesmo relatório, qualquer relação de causa e efeito entre o que aponta o relatório como possível omissão, que comprovadamente não é, e a existência de uma ou mais fiscais acompanhando os serviços.

Conforme foi demonstrado anteriormente não houve qualquer omissão ou falha por parte de qualquer um dos envolvidos na execução ou controle da obra.

*31. Efeito: O contrato foi onerado indevidamente por vários fatores: pela consideração de larguras de fundo de vala além do padrão necessário para assentamento dos tubos somada à maior inclinação dos taludes das valas, que acarretaram maior volume de material escavado e de área de limpeza de camada vegetal; pela inclusão de empolamento para carga e transporte*



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO - PTU  
UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA  
- UGP -



18/22

MEMO Nº 0008/2011 – UGL/UGP/ST

Brasília, 20 de abril de 2011

*de material, que também aumentou volume de material a ser carregado; e pelo momento extraordinário de transporte acima de 5 km considerado para transporte desses materiais.*

As maiores inclinações assim foram adotadas para garantirem segurança ao pessoal da obra: sem que houvesse a necessidade de escoramento que oneraria ainda mais o contrato. Vale lembrar a baixa qualidade do solo onde foram implantadas diversas redes de drenagem.

**VII. Serviços de terraplenagem muito superiores aos estabelecidos em projeto.** (Item A.5.2.7 da Matriz de Achados- PT II)

32. *Critério: Norma DNIT 106/2009-ES "Terraplenagem - Cortes - Especificação de serviço", Norma DNIT 108/2009 - ES "Terraplenagem - Aterros - Especificação de Serviço" e Projeto Executivo.*

33. *Condição Encontrada: Verificou-se que as seções transversais em cada estaca apresentadas pela fiscalização no projeto as built não são compatíveis com as correspondentes seções estabelecidas no Projeto Executivo. Entre as falhas, identificou-se a utilização de estacas de 100 em 100 m, erros de cota do terreno original, medições de áreas que não deveriam ser aterradas, erros de cálculo de área das seções, via de regra no sentido de ampliar os volumes de áreas aterradas e os movimentos de terra.*

Deve-se discutir a falha do projeto executivo que conforme indicado nas planilhas de orçamento considerou volumes completamente errados para os serviços de terraplenagem. Não se pode fazer qualquer afirmação a partir de um parâmetro completamente inadequado como no caso em tela.

Os volumes foram levantados em campo e submetidos ao BID que os aprovou após análise dos mesmos.

34. *Causa: Houve falha na fiscalização por parte da UGL-DER e na supervisão das obras pela empresa Concremat. Além disso, o não cumprimento da recomendação constante do relatório de auditoria de 2009, no sentido de designar fiscais diferentes para os quatro contratos relativos à Linha Verde com vistas a segregar funções e otimizar o controle da obra, notadamente também contribuiu para essas impropriedades.*

Não houve qualquer falha por parte da fiscalização ou supervisora uma vez que apesar das falhas gritantes do projeto executivo viabilizou a conclusão das obras.

O relatório ignora o fato de que o executor do contrato das obras não era o mesmo executor do contrato de supervisão, além do mais não está estabelecida, no mesmo relatório, qualquer relação de causa e efeito entre o



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO - PTU  
UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA  
- UGP -



19/22

MEMO Nº 0008/2011 – UGL/UGP/ST

Brasília, 20 de abril de 2011

que aponta o relatório como possível omissão, que comprovadamente não é, e a existência de uma ou mais fiscais acompanhando os serviços.

35. *Efeito: As considerações das áreas das seções transversais em desacordo com o projeto executivo impactam em toda a cadeia de terraplenagem (aterro/corte, escavação, carga e transporte), onerando indevidamente o contrato.*

A falha do projeto executivo fica demonstrada pelo erro grosseiro do orçamento e pela apresentação de uma caderno de seções transversais que indica até seções de aterro para viadutos em trechos onde não há a presença de qualquer obra de arte especial, como no caso do SAI nas proximidades da CEB (vide projeto executivo).

**VIII. Serviços executados com grande possibilidade inúteis.** (Item A.5.2.8 da Matriz de Achados- PTII)

36. *Critério: Projeto Executivo.*

37. *Condição Encontrada: especificamente no lote 1, de serviços de limpeza de camada vegetal e de execução de fundações e superestrutura relativos à ciclovia que não foi executiva.*

38. *Causa: O esgotamento dos recursos do contrato, que não permitiu a conclusão da ciclovia.*

39. *Efeito: Se confirmada a não construção da ciclovia ou sua execução posterior em traçado diferente do original, estará caracterizado prejuízo ao Erário.*

O DER/DF quando da revisão do projeto da ciclovia deverá considerar o aproveitamento do que já foi executado. A impossibilidade de conclusão da ciclovia foi decorrente de falha do projeto executivo que considerou traçado inviável e ignorou toda as interferências existentes.

**IX. Preços dos serviços acrescidos nos aditivos acima dos preços de mercado.** (Item A.5.2.9 da Matriz de Achados- PT II)

40. *Critério: Lei nº 8.666/93, SICRO2 - DNIT, Concorrência nº 002/2010, Tabela de Preços da NOVACAP.*

41. *Condição Encontrada: Pesquisas de preço realizadas revelaram preços excessivos nos seguintes serviços: "Escavação, carga e transporte de solo mole DMT até 5km"; "Momento Extraordinário de Transporte para solo mole além de 5,00 km (DMT= 9,6 km)"; "Execução de colchão drenante com Rachão" e "Dreno Transversal Profundo 0,50 m com canalet φ 4"*

Os preços para os serviços de "Escavação, carga e transporte de solo mole DMT até 5km" e "Momento Extraordinário de Transporte para solo mole além de 5,00 km (DMT= 9,6 km)" estão bem próximos do valor adotado pela Novacap à época. Para o primeiro serviço o preço da Novacap era de R\$ 26,49 por metro cúbico contra R\$ 27,43 do apresentado pelo Consórcio



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
**PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO - PTU**  
**UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA**  
- UGP -



20/22

**MEMO Nº 0008/2011 – UGL/UGP/ST**

**Brasília, 20 de abril de 2011**

(diferença de 3%) e para o segundo o valor unitário era de R\$ 1,40 por metro cúbico por quilômetro conforme tabela da Novacap contra R\$ 1,46 por metro cúbico por quilômetro proposto pelo Consórcio (diferença de 4%). As justificativas para os valores apresentados e quantitativos compõe a solicitação do terceiro aditivo aos acordos contratuais e constam do processo do contrato.

Os demais serviços foram compostos com insumos das composições originalmente apresentadas pelo Consórcio e cotações de mercado, não composições similares na tabela da Novacap que permitissem a comparação direta, entretanto todas as cotações foram apresentadas ao BID que, após análise, aprovou os aditivos.

*42. Causa: O sobrepreço verificado foi decorrente da inclusão (ICMS e ISS) nas composições e utilização de composições de custo de serviços inadequadas.*

A causa sugerida no relatório não é encontrada nas composições apresentadas pelo Consórcio uma vez que não há nas mesmas qualquer indicativo de incidência de ISS e ICMS, apenas o BDI está calculado nas composições.

*43. Efeito: Essa falha acarretou o pagamento a maior dos serviços comparativamente com os preços praticados no mercado, onerando indevidamente o contrato.*

Conforme demonstrado anteriormente os valores propostos para o serviços demonstraram-se razoáveis e por isso foram aprovados pelo BID, desta forma não há que se falar em ônus indevido aos acordos contratuais.

Concluindo-se assim a resposta ao presente relatório esperamos ter esclarecidos alguns conceitos e idéias que foram equivocadamente apresentados no mesmo e que apesar do prazo exíguo para a elaboração deste conjunto de respostas esperamos obter êxito na reversão do juízo de que houve omissões ou erros por parte da fiscalização e supervisão da obra.

O fato do relatório ter poupado o projeto executivo deve ser revisto, uma vez que para viabilizar a entrega da obra a fiscalização e



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
**PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO - PTU**  
**UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA**  
**- UGP -**

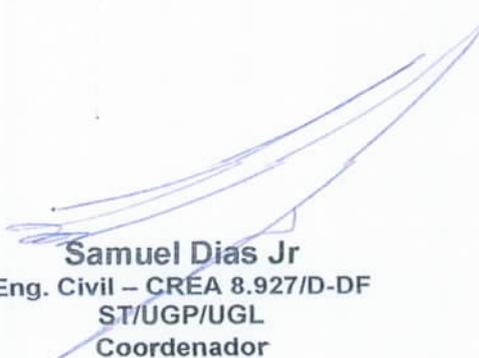


21/22

**MEMO Nº 0008/2011 – UGL/UGP/ST**

**Brasília, 20 de abril de 2011**

supervisão tão criticados e o próprio consorcio contratado buscaram formas de conduzir os serviços de modo a garantir a qualidade dos mesmos, dentro dos prazos estabelecidos e se mantendo os contratos dentro dos limites legais a despeito das falhas existentes na documentação que norteou a execução das obras.



**Samuel Dias Jr**  
Eng. Civil – CREA 8.927/D-DF  
ST/UGP/UGL  
Coordenador



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
**PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO - PTU**  
**UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA**  
**- UGP -**



22/22

**MEMO Nº 0008/2011 – UGL/UGP/ST**

**Brasília, 20 de abril de 2011**

**Anexo I – Normas para aterros em solos compressíveis**



SECRETARIA DOS TRANSPORTES  
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

ESPECIFICAÇÃO TÉCNICA

CÓDIGO	ET-DE-Q00/004	REV.	A
EMISSÃO	mar/2006	FOLHA	1 de 11

Obra: T.GDF - Núcleo  
254  
31531/10  
Adriana

TÍTULO

**ATERRO SOBRE SOLOS COMPRESSÍVEIS**

ÓRGÃO

DIRETORIA DE ENGENHARIA

PALAVRAS-CHAVE

Aterro. Compressíveis. Fundação

APROVAÇÃO

PROCESSO

PR 010969/18/DE/2006

DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA

DERSA - DESENVOLVIMENTO RODOVIÁRIO S.A. **ET-Q00/018**. Aterros sobre Solos Compressíveis. São Paulo, 1997.

DERSA - DESENVOLVIMENTO RODOVIÁRIO S.A. **ET-Q00/011**. Fundação de Aterros. São Paulo, 1997.

OBSERVAÇÕES

REVISÃO	DATA	DISCRIMINAÇÃO



## ÍNDICE

1	OBJETIVO.....	3
2	DEFINIÇÃO.....	3
3	MATERIAIS.....	3
4	EQUIPAMENTOS.....	3
5	EXECUÇÃO.....	3
5.1	Considerações Gerais.....	3
5.2	Execução.....	4
6	CONTROLE.....	6
6.1	Materiais.....	6
6.2	Geométrico.....	6
6.3	Controle de Recalques.....	7
7	ACEITAÇÃO.....	7
7.1	Materiais.....	7
7.2	Geometria.....	7
7.3	Recalque.....	8
8	CONTROLE AMBIENTAL.....	8
9	CRITÉRIOS DE MEDIÇÃO E PAGAMENTO.....	8
10	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	8
	ANEXO A – TABELAS DE CONTROLE.....	9



## 1 OBJETIVO

Definir os critérios que orientam a execução, aceitação e medição de aterro sobre solos compressíveis, em obras rodoviárias sob a jurisdição do Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo – DER/SP.

## 2 DEFINIÇÃO

A presente especificação refere-se à construção de aterros sobre locais onde o terreno natural é constituído por solos compressíveis, isto é, altamente deformáveis, que apresentam recalques excessivos ou ruptura da base quando carregados.

Os solos compressíveis possuem baixa resistência ao cisalhamento, normalmente associada à baixa resistência à penetração estática SPT < 2 golpes/30 cm. Geralmente, são constituídos por argilas orgânicas ou não, e solos turfosos, comumente saturados.

## 3 MATERIAIS

Os materiais que devem ser utilizados na fundação dos aterros sobre solos compressíveis, devem ser indicados em projeto, em função das condições de suporte e drenagem da área. Podem ser empregados os seguintes tipos:

- areia isenta de matéria orgânica, torrões de argila ou outros materiais prejudiciais;
- pedra britada (n.º3 e n.º4);
- pedra detonada;
- pedra rachão;
- geotextil.

Os materiais de preenchimento devem ser lançados ou compactados, de maneira que atendam às condições de compacidade e consistência exigidas em projeto.

## 4 EQUIPAMENTOS

O conjunto de equipamentos necessários à execução dos serviços é:

- a) trator de esteira leve, com peso total máximo  $\leq 8$  tf,;
- b) retroescavadeira com comando hidráulico;
- c) caminhões basculantes.

## 5 EXECUÇÃO

### 5.1 Considerações Gerais

Sempre que a camada inferior do aterro assentar-se em terreno alagado, toda área de fundação do aterro, quando possível, deve ser previamente drenada antes do início da execução da fundação.

Nos casos em que o bombeamento esteja previsto em projeto ou indicado pela fiscalização,



nenhuma camada da fundação de aterro pode ser lançada antes da conclusão do esgotamento.

Quando não houver a possibilidade de execução da drenagem, deve ser construída previamente uma camada do aterro, com material inerte, cuja superfície fique acima do nível d'água, de maneira que a camada inicial do aterro sobrejacente possa ser compactada. A altura do material inerte não deve ser inferior a 1.0 m em relação ao nível d'água.

Outra solução que pode ser adotada, quando não houver a possibilidade de drenagem prévia, é a execução de aterro sobre estiva lançada ou estiva natural. Neste caso, ou seja, quando o aterro for lançado sobre estiva natural, a área não deve ser limpa.

As primeiras camadas de fundação de aterro, a critério da fiscalização ou indicado em projeto, devem ser lançadas em ponta de aterro, utilizando trator de esteira leve, com peso total  $\leq$  8 tf.

Antes do lançamento do material inerte a área deve ser limpa. O processo de limpeza e o material a ser utilizado na fundação devem ser fixados em projeto ou pela fiscalização, em função das características de cada fundação e da disponibilidade dos materiais existentes no local.

Após a construção das camadas compactadas acima descritas, o material de fundação deve ser compactado conforme a ET-DE-Q00/003 - Aterro.

Em zonas em que a lâmina d'água for excessivamente espessa, de modo que impossibilite o lançamento de material inerte e, sempre que indicado em projeto, devem ser executados diques de vedação, para isolar a fundação de aterro e reduzir o volume de água a ser drenado.

## 5.2 Execução

Os aterros sobre solos compressíveis devem ser executados geralmente por três processos:

- lançamento do aterro após a remoção do solo compressível,
- lançamento de aterro com adensamento normal,
- lançamento de aterro com adensamento acelerado.

### 5.2.1 Lançamento de Aterro Após a Remoção do Solo Compressível

Nos casos onde haja viabilidade econômica para retirada total ou parcial dos solos compressíveis, a escavação do material deve ser executada de acordo com as determinações de projeto, isto é, na largura, profundidade e inclinações de taludes indicados em projeto.

A fundação do aterro deve ser constituída por uma ou mais camadas de material granular inerte, esta última camada deve possuir granulometria conveniente, que impeça a penetração de finos do aterro no material de fundação. A compactação do material de fundação deve ser executada conforme a ET-DE-Q00/003 - Aterro.

Quando a remoção dos solos compressíveis não puder ser executada em sua totalidade, ou seja, em etapa única, a substituição do material compressível deve ser executada em etapas,



deixando septos ou executando aterros de pontas.

A substituição por etapas deve ser executada escavando-se uma faixa de solo compressível entre os septos, que deve ser aterrado com material de enchimento antes da escavação da etapa seguinte. O aterro de ponta deve ser executado forçando o material de substituição contra o solo compressível, provocando seu deslocamento.

Nos dois casos devem-se tomar os cuidados necessários para garantir que o material de enchimento não seja contaminado pelo material escavado, exceto na zona de contato dos materiais. O material contaminado deve ser removido e substituído por um novo.

A execução do aterro é obrigatoriamente precedida da comprovação, pela fiscalização, do adensamento estabelecido em projeto, pode-se prosseguir a execução do aterro, conforme a ET-DE-Q00/003 – Aterro.

### 5.2.2 Lançamento de Aterro com Adensamento Normal

Neste caso, o solo compressível não deve ser removido completamente, o aterro é construído diretamente sobre o solo compressível.

Quando no local houver água, deve-se efetuar a drenagem da área, antes do início do lançamento do material inerte que irá constituir a fundação do aterro.

As camadas de material inerte devem ser executadas com equipamentos leves, tipo esteira, sendo proibido o acesso de equipamentos de pneus ou pesados, até que a fundação atinja a estabilidade necessária.

Nos casos em que não haja possibilidade de lançamento de camadas de material, o projeto deve indicar solução alternativa que promova a separação física entre o solo compressível e o material de aterro. À exemplo do indicado no item 5.1 podem ser utilizadas estivas lançadas ou naturais.

Sempre que existirem riscos de ruptura da base do aterro, devem ser previstas bermas de equilíbrio, de maneira, que a sua construção, seja simultânea com a construção de aterros.

Quando a fundação atingir o adensamento previsto em projeto e tiver sido liberada pela fiscalização, deve-se dar início da execução do corpo do aterro.

O aterro deve ser construído de acordo com a ET-DE-Q00/003 - Aterro, sendo que a sua execução deve ser realizada em etapas, respeitando os prazos e recalques mínimos indicados no projeto para cada etapa de construção.

### 5.2.3 Lançamento de Aterro com Adensamento Acelerado

Em situações que o solo compressível não for removido e seja necessário reduzir o tempo previsto para o aparecimento de recalques, devem ser adotados métodos construtivos que permitam reduzir o tempo previsto para a ocorrência de recalques.

Os métodos de aceleração do adensamento, geralmente, consistem de aplicação de sobrecarga na fundação, ou na execução de um conjunto de drenos verticais junto à fundação do



TCDF - Núcleo de Obras e Projetos  
259

### 6.3 Controle de Recalques

O controle de recalques deve ser feito topograficamente, utilizando marcos superficiais ou placas de recalque.

As leituras de recalques devem ser feitas periodicamente, de acordo com o estipulado no projeto, durante e após o período construtivo, até que ocorra o adensamento previsto em projeto.

## 7 ACEITAÇÃO

Os serviços são aceitos e passíveis de medição desde que atendam simultaneamente as exigências de materiais, e de execução, estabelecidas nesta especificação, discriminadas a seguir.

### 7.1 Materiais

Os materiais da fundação de aterro são aceitos desde que atendam as seguintes condições:

- as areias devem ser isentas de matéria orgânica e deve apresentar no máximo 15% do material passando na peneira n.º 40;
- a granulometria do material rochoso deve atender a especificada em projeto.

### 7.2 Geometria

Os serviços são aceitos quando desde que:

- a) a declividade transversal do terreno na superfície inferior do colchão propicie condições adequadas para o escoamento das águas coletadas nas camadas, evitando-se depressões que gerem acúmulo de água;
- b) não haja contaminação do aterro com lama na execução de suas primeiras camadas;
- c) as condições de espalhamento e desempenho da camada sejam julgadas satisfatórias.

As variações individuais de cota de cada seção e da largura da plataforma admitidas para a fundação do aterro são:

- a) variação de cota máxima para eixo e bordas de  $\pm 0,20$  m;
- b) variação da largura máxima da cava de remoção para cada lado de + 1,0 m, não se admitindo variação negativa.

As variações individuais de cota de cada seção e da largura da plataforma admitidas para o aterro acabado são:

- a) variação da cota  $\pm 0,05$  m para eixo e bordas;
- b) variação máxima da largura da plataforma de + 0,30 m. Não se admitindo valores inferiores para a semi-largura da plataforma.



SECRETARIA DOS TRANSPORTES  
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

ESPECIFICAÇÃO TÉCNICA (CONTINUAÇÃO)

/conclusão

CODIGO	REV.
ET-DE-Q00/004	A
EMISSÃO	FOLHA
mar/2006	11 de 11

ENSAIO	MÉTODO	FREQÜÊNCIA	CÁLCULOS ESTATÍSTICOS OU VALORES INDIVIDUAIS	ACEITAÇÃO
<p><b>3. RECALQUE</b></p> <p>Os serviços devem apresentar também:</p> <p>a) declividade transversal do terreno na superfície inferior do colchão propicie condições de adequado escoamento das águas coletadas nas camadas, evitando-se depressões que gerem acúmulo de água;</p> <p>b) não haja contaminação do aterro com lama na execução de suas primeiras camadas;</p> <p>c) condições satisfatórias de espalhamento e desempenho da camada sejam julgadas satisfatórias.</p>	<p>Topográfico, utilizando marcos superficiais ou placas de recalque</p>	<p>As leituras de recalques devem ser feitas periodicamente, de acordo com o estipulado no projeto, durante e após o período construtivo, até que ocorra o adensamento previsto em projeto.</p>	<p>Resultados individuais</p>	<p>Ocorra estabilização do adensamento previsto em projeto</p>

Obra - TCDF - Nucleon  
Fl. 260  
Proc. 31531/10  
Adriana  
Fiscalização

TCDF - Núcleo  
Fl. 261  
Proc. 31531/10  
Adriana  
Fiscalização de Obras

**INSTRUÇÃO TÉCNICA  
DE  
SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA**

**EXECUÇÃO DE REMOÇÃO E  
SUBSTITUIÇÃO DE SOLO MOLE**

**IT -116 / CBTU**

**REV. 02**

TCDF - Núcleo de  
 CBTU  
 262  
 31531/10

DIRETORIA TÉCNICA	EXECUÇÃO DE REMOÇÃO E SUBSTITUIÇÃO DE SOLO MOLE	FL.	CBTU
DENGE - DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL		1/6	IT-116/CBTU

ÍNDICE	PÁG.
1. OBJETIVO E CAMPO DE APLICAÇÃO.....	02
2. CONSIDERAÇÕES GERAIS.....	02
3. MATERIAIS.....	03
4. EQUIPAMENTOS.....	03
5. EXECUÇÃO.....	04
6. CONTROLE.....	05
7. MEDIÇÃO.....	05
8. PAGAMENTO.....	06

REV	DATA	MOTIVO/REFERÊNCIA	APROV. CBTU	REV.	DATA	MOTIVO/REFERÊNCIA	APROV. CBTU
0	16/04/86	ELABORAÇÃO					
1	22/09/86	REVISÃO					
2	07/02/06	REVISÃO					

TCDF - Núcleo  
 Obras - Fl. 263  
 Proc. 31531/10  
 Adriana  
 CBTU

DIRETORIA TÉCNICA	EXECUÇÃO DE REMOÇÃO E SUBSTITUIÇÃO DE SOLO MOLE	FL.	IT -116/ CBTU
DENGE - DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL		2/6	

**1 - OBJETIVO E CAMPO DE APLICAÇÃO**

Estabelecer os procedimentos e rotinas para a execução de Remoção e Substituição de Solos Moles nos empreendimentos a cargo da CBTU.

**2 - CONSIDERAÇÕES GERAIS**

- 2.1 - Os solos moles de que trata a presente Instrução, são aqueles compostos de materiais muito compressíveis impróprios para suporte de fundações de aterro, salvo nos casos em que se adotarem soluções especiais tais como, berma de equilíbrio, drenos verticais, construção lenta do aterro etc.
- 2.2 - Dentre os solos moles, destacamos os seguintes:
  - 2.2.1 - Argilas quase sempre mas não necessariamente orgânicas, apresentando consistência mole a muito mole ( $SPT \leq 2$ ), coesão aparente em geral menor do que  $1,50 \text{ t/m}^2$ , umidade natural caracteristicamente mais elevada do que o limite de liquidez, ou muito próximo deste, índice de plasticidade muito elevado (em geral superior a 25%) e baixa permeabilidade ( $K = 10^{-6}$  a  $K = 10^{-8} \text{ cm/s}$ ). De modo geral, estas argilas estão saturadas ou próximas da umidade de saturação e ocorrem, quase sempre, inundadas ou com o nível do lençol freático próximo da superfície.
  - 2.2.2 - Turfas de vários tipos, comumente constituídas por matéria orgânica em estado não coloidal apresentando maior ou menor quantidade de remanescentes de restos vegetais, parcial ou completamente carbonizados. Em geral, as turfas são bastante permeáveis ( $K > 10^{-4} \text{ cm/s}$ ), de baixa densidade, sendo também muito compressíveis. Um aspecto muito importante a ser considerado, é que as turfas podem não apresentar-se moles, em seu estado atual de umidade, adquirindo esta característica, ao serem molhadas.
- 2.3 - A solução mais freqüentemente empregada, pelo menos até certo limite de espessura da camada em que ocorre, é a remoção total ou parcial da mesma, de que é objeto esta Instrução.
- 2.4 - De um modo geral, os solos nestas condições terão sido previamente detectados no Projeto, caso em que ter-se-á indicado, com antecedência, a solução a ser adotada e, em particular, a espessura da camada a ser removida e o tipo de material substitutivo a ser empregado.
- 2.5 - Cabe à Fiscalização proceder com extremo cuidado no que tange ao exame dos solos de fundação dos aterros, tendo em vista identificar a presença deste tipo de material que tenha passado, eventualmente, despercebido no projeto, de modo a poder promover as necessárias medidas corretivas.
- 2.6 - As operações envolvidas na remoção e substituição dos solos moles compreendem:
  - 2.6.1 - Preparação de acessos para os equipamentos de escavação, transporte dos materiais removidos e de substituição.

REV	DATA	MOTIVO/REFERÊNCIA	APROV. CBTU	REV.	DATA	MOTIVO/REFERÊNCIA	APROV. CBTU
0	16/04/86	ELABORAÇÃO					
1	22/09/86	REVISÃO					
2	07/02/06	REVISÃO					

Obra: TCDF - Núcleo de  
 Fl. 264  
 Proc. 31531/10  
 Adriana  
 Escalante

<b>DIRETORIA TÉCNICA</b>	<b>EXECUÇÃO DE REMOÇÃO E SUBSTITUIÇÃO DE SOLO MOLE</b>	<b>FL.</b>	<b>CBTU</b>
<b>DENGE - DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL</b>		3/6	IT-116/CBTU

- 2.6.2 - Escavação das camadas de solo mole conforme as seções de projeto ou de acordo com as determinações da Fiscalização.
- 2.6.3 - Drenagem da cava resultante da remoção, durante e após a remoção do material.
- 2.6.4 - Carga e transporte, descarga e espalhamento do material escavado para locais de bota-fora previstos no Projeto ou indicados pela Fiscalização.
- 2.6.5 - Substituição do solo removido pelos materiais indicados no projeto ou pela Fiscalização, segundo a distribuição e zoneamento de camadas, recomendados, e o método executivo especificado.

**3 - MATERIAIS**

- 3.1 - Os materiais a serem removidos são os que foram definidos anteriormente, pelas suas características geotécnicas, geológicas e pedológicas. Os locais em que a remoção deve efetuar-se deverão ser consignados no Projeto que definirá também a espessura da camada a ser retirada, cabendo à Fiscalização suprir eventuais omissões daquele documento, tanto no que respeita a localização quanto à profundidade de remoção.
- 3.2 - Os materiais a serem utilizados no preenchimento das cavas oriundas da escavação de solos moles serão, em princípio, fixados no Projeto, cabendo à Fiscalização opinar e decidir, em caráter definitivo, sobre o seu emprego, caso venham a ocorrer dificuldades em sua obtenção ou inconvenientes técnicos comprovados no que tange à sua aplicação.
- 3.3 - O preenchimento das cavas será executado com materiais que apresentem, quando compactados, elevada capacidade de drenagem e de suporte (areia, fragmentos de rocha etc.), e que possam constituir um dispositivo de reforço da fundação e, principalmente, de interceptação das águas que tendem a atingir o aterro por ascensão capilar.
- 3.4 - Estes materiais poderão ser aplicados para preenchimento parcial ou total das cavas, devendo o Projeto ou a própria Fiscalização estabelecer, em cada caso ou em situação genérica, se a substituição será efetuada por um único ou por mais de um material e, nesta hipótese, a espessura de cada camada de material distinto a ser empregado.

**4 - EQUIPAMENTOS**

- 4.1 - A remoção dos solos, e trabalhos afins serão efetuados mediante o emprego de equipamento adequado que possibilite a execução dos serviços nas condições especificadas e na produtividade exigida pelo cronograma da obra.
- 4.2 - Retroescavadeiras ou escavadeiras com caçamba, drag-line, tratores de esteira e caminhões basculantes, são os equipamentos básicos correntemente usados para a remoção dos solos moles.

REV	DATA	MOTIVO/REFERÊNCIA	APROV. CBTU	REV	DATA	MOTIVO/REFERÊNCIA	APROV. CBTU
0	16/04/86	ELABORAÇÃO					
1	22/09/86	REVISÃO					
2	07/02/06	REVISÃO					

DIRETORIA TÉCNICA	EXECUÇÃO DE REMOÇÃO E SUBSTITUIÇÃO DE SOLO MOLE	FL.	CBTU
DENGE - DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL		4/6	IT-116/CBTU

- 4.3 - A utilização de pranchões de madeira para distribuição da carga sobre o terreno é método comprovado e, as vezes, imprescindível especialmente quando se emprega escavadeira de maior porte.
- 4.4 - O espalhamento do material de reposição pode ser efetuado com tratores leves trabalhando em avanço gradual a partir do terreno firme.

**5 - EXECUÇÃO**

- 5.1 - A escavação de solo mole subordinar-se-á em princípio, aos elementos fornecidos no Projeto, tanto no que diz respeito à localização quanto à profundidade dos materiais a serem removidos.
- 5.2 - A Fiscalização verificará a adequação do Projeto não apenas quanto à delimitação e à profundidade das camadas de solos moles identificados, como também à eventual existência de outras ocorrências não detectadas.
- 5.3 - A escavação deverá atingir camadas de solos adequadas para a fundação dos aterros. A critério da Fiscalização, com base no exame do material extraído e em eventuais sondagens, poderá ser aprofundada além do limite previsto no Projeto.
- 5.4 - Nos locais de remoção, deverão ser executadas valetas de drenagem que propiciem um prévio esgotamento e secagem do terreno, facilitando a entrada dos equipamentos. Estas serão escavadas nas cotas mais baixas, a jusante do banhado, servindo também como descarga das águas de infiltração no material de preenchimento das cavas.
- 5.5 - Quando não for possível drenar a cava por meio destas valetas a escavação deverá ser executada em trechos curtos, de forma a permitir que as águas fluam por gravidade para estas escavações, onde serão bombeadas para locais que não interfiram com os trabalhos, procedendo-se a seguir o preenchimento e a compactação destes trechos. É necessário, porém, verificar cuidadosamente, se a escavação atingiu terreno de boa qualidade, adequado à implantação do aterro.
- 5.6 - A operação de preenchimento, somente será iniciada após a aceitação da escavação por parte da Fiscalização.
- 5.7 - A remoção de solos moles não deve ultrapassar, via de regra, o limite das linhas de "off-sets", devidamente rebaixadas, salvo indicação em contrário do Projeto ou determinação da Fiscalização. Em casos de remoção a grandes profundidades pode ocorrer a necessidade de estendê-la além deste limite, para tornar possível a execução de taludes estáveis na escavação.
- 5.8 - Nas remoções deverão ser tomados cuidados especiais quanto a ocorrência de deslizamentos e de danos em aterros adjacentes.
- 5.9 - Deverão ser previamente aprovados pela Fiscalização os equipamentos, métodos executivos e a programação de todas as atividades ligadas à escavação, carga, transporte, drenagem, descarga dos materiais a serem removidos e das operações necessárias à obtenção, descarga, espalhamento e compactação dos materiais substitutivos, levadas em consideração as determinações do Projeto.

REV.	DATA	MOTIVO/REFERÊNCIA	APROV. CBTU	REV.	DATA	MOTIVO/REFERÊNCIA	APROV. CBTU
0	16/04/86	ELABORAÇÃO					
1	22/09/86	REVISÃO					
2	07/02/06	REVISÃO					

Obras - TCDF - Núcleo  
Fl. 266  
3/531/10

DIRETORIA TÉCNICA	EXECUÇÃO DE REMOÇÃO E SUBSTITUIÇÃO DE SOLO MOLE	FL.	CBTU
DENGE - DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL		5/6	IT -116/ CBTU

**6 - CONTROLE**

- 6.1 - O controle de remoção será através da observação visual e tátil do material escavado acompanhado de eventuais sondagens à trado e barra-mina.
- 6.2 - A remoção será efetuada na área e na profundidade prevista no Projeto e/ou pela Fiscalização.

**7 - MEDIÇÃO**

7.1 - Os serviços de que são objeto da presente Instrução serão medidos de acordo com as indicações seguintes :

7.1.1- Escavação para remoção de solos moles, carga , descarga e transporte a distância até 500m.

Será medida pelo volume expresso em metros cúbicos (m<sup>3</sup>) compreendido entre as superfícies do terreno levantadas antes e depois da operação de escavação.

Os serviços de drenagem, esgotamento de água com ou sem bombeamento e preparação de acessos para o equipamento não serão medidos em separado, estando incluídos no serviço epigrafado.

7.1.2 - Transporte de Solos Moles (distância superior a 500m).

Será medido pelo momento de transporte expresso em metro cúbico x quilômetro (m<sup>3</sup> x Km), calculado com base no volume efetivamente escavado versus a distância de transporte medida entre os centros de gravidade da escavação e do bota-fora, ao longo do percurso efetivamente percorrido , o qual deverá ser previamente aprovado pela Fiscalização e descontando-se as distâncias já incluídas na operação de escavação.

7.1.3 - Fornecimento e execução de camada drenante de pedra rachão (e de outros materiais como areia lavada etc.) em local de solos moles, inclusive fornecimento de material , carga , transporte, descarga, espalhamento e compactação.

Será medido pelo volume de material aplicado e compactado , expresso em metros cúbicos, compreendido entre a superfície do terreno levantada depois da remoção de solos moles e a superfície superior da camada final, levantada após a compactação e acabamento da mesma.

O volume assim determinado e que será objeto de pagamento , inclui as perdas por interpenetração de materiais e por deformação da superfície inferior, não sendo estas objeto de medição.

REV	DATA	MOTIVO/REFERÊNCIA	APROV. CBTU	REV	DATA	MOTIVO/REFERÊNCIA	APROV. CBTU
0	16/04/86	ELABORAÇÃO					
1	22/09/86	REVISÃO					
2	07/02/06	REVISÃO					

TCDF - Núcleo  
 Obras Fl. 267  
 31532/10  
 CBTU

DIRETORIA TÉCNICA	EXECUÇÃO DE REMOÇÃO E SUBSTITUIÇÃO DE SOLO MOLE	FL.	CBTU
DENGE - DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL		6/6	

**8 - PAGAMENTO**

- 8.1 - Os diversos serviços tratados nesta Instrução serão pagos pelos preços unitários contratuais, aplicados às quantidades resultantes da medição processada segundo o item 7 - MEDIÇÃO
- 8.2 - Os preços unitários indenizam todos os encargos relativos ao emprego de equipamento, materiais, mão-de-obra, encargos sociais, imposto, taxas, benefícios da Contratada etc.

REV	DATA	MOTIVO/REFERÊNCIA	APROV. CBTU	REV	DATA	MOTIVO/REFERÊNCIA	APROV. CBTU
0	16/04/86	ELABORAÇÃO					
1	22/09/86	REVISÃO					
2	07/02/06	REVISÃO					



**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL**  
 Secretaria de Estado de Transportes  
 Programa de Transporte Urbano - PTU  
 Unidade de Gerenciamento do Programa - UGP



199  
 31531/10

**OFÍCIO**

**Nº. 53 /2011 – UGP/ST**

Brasília, 31 de março de 2011.

**Ref.: Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR – Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU/DF – Nota de Auditoria nº 02/2011 – 5ª ICE – Processo nº 31531/2010 - 2ª remessa.**

Senhores Auditores,

Em atenção à solicitação da nota de auditoria em referência, encaminhamos, em meio digital, material fornecido pela NOVACAP, por meio do Ofício nº 454/2011-PRES (cópia em anexo), atendendo ao item 5 – Projeto de Drenagem de Vicente Pires.

Colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais.

Atenciosamente,

  
**José Augusto Pinto Junior**  
 Coordenador Executivo da UGP/PTU  
 Brasília Integrada

TCDF/SPA  
 RECEBEMOS

01 ABR. 2011

PROCOLO

SITUADO COMO DOCUMENTO  
 SEÇÃO DE PROTOCOLO E ARQUIVO

003558

TRIBUNAL DE CONTAS DO DF

Aos Senhores  
**ALEXANDRE PEDROSA PINHEIRO**  
**OZANAM TORRES DO VALE**  
 Auditores de Controle Externo  
 Tribunal de Contas do Distrito Federal  
**NESTA**



**NOVACAP**

TCDF - Núcleo de Fiscalização de Obras  
200  
Proc 31531/10  
Adriana



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS  
COMPANHIA URBANIZADORA DA NOVA CAPITAL DO BRASIL

**OFÍCIO**

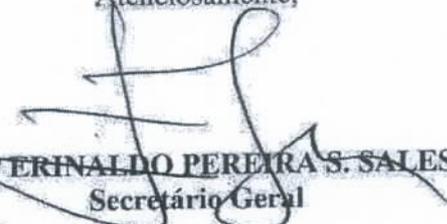
Nº. **454** /2011-PRES

Brasília, **30** de março de 2011

Senhor Secretário,

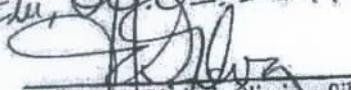
Em atenção ao Ofício nº 47/2011/UGP/ST, no qual faz referência a Nota de Auditoria nº 02/2011 – Processo 31531/2010- TCDF, informamos a Vossa Senhoria que segue em anexo o CD contendo o Projeto de Drenagem e Pavimentação da AR Vicente Pires, conforme solicitado na Nota de Auditoria citada à inicial.

Atenciosamente,

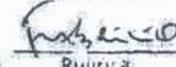
  
**Engº ERINALDO PEREIRA S. SALES**  
Secretário Geral

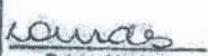
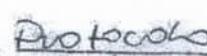
**1.904**

- 1. Ciente
  - 2. A SAG para processar a informação e minutar resposta ao TCDF.
- Em 30.03.2011.

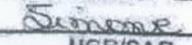
  
Engº Ricardo Sérgio de Oliveira e Silva  
Assessor da UGP/PTU

Ao Senhor  
**RICARDO SÉRGIO DE OLIVEIRA E SILVA**  
Assessor Técnico da UGP/PTU  
Secretaria de Estado de Transportes  
Programa de Transporte Urbano – PTU  
Unidade de Gerenciamento do Programa UGP  
**NESTA**

**RECEBIDO**  
Em 30/03/2011 às 11:35 h.  
  
Rubrica Matrícula

**RECEBIDO**  
Em 30/03/2011 às 10h40  
   
Rubrica/Matrícula Setor/Órgão ST  
Ref.000305[secure]]

COMPANHIA URBANIZADORA DA NOVA CAPITAL DO BRASIL  
SETOR DE ÁREAS PÚBLICAS LOTE B – PABX 233-8099 – CEP 71.215-000 – BRASÍLIA DF  
Site: www.novacap.df.gov.br – E-mail: novacap@novacap.df.gov.br – CNPJ: 00.037.457.0001-70

**RECEBIDO**  
Em 30/03/11 às 17:04 h.  
  
UGP/SAG



196134

**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL**  
Secretaria de Estado de Transportes  
Programa de Transporte Urbano - PTU  
Unidade de Gerenciamento do Programa - UGP



**OFÍCIO**

Nº 47 /2011 – UGP/ST

Brasília, 24 de março de 2011.

Ref.: Nota de Auditoria nº. 02/2011 – Processo 31531/2010 \_TCDF.

Senhor Diretor,

Solicito a gentileza de enviar copia dos Projetos Executivos de Drenagem da AR Vicente Pires, em mídia eletrônica, para atendimento ao pedido do Tribunal de Contas do Distrito Federal em Nota de Auditoria nº 02/2011 – Proc 31531/2010, cópia anexa.

Colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais.

Atenciosamente,

**Ricardo Sérgio de Oliveira e Silva**  
Assessor Técnico da UGP/PTU  
Brasília Integrada

Ao Senhor  
**MAURÍCIO CANOVAS SEGURA**  
Diretor Presidente da NOVACAP  
**NESTA**

c/c - Cláudio Marcio Lopes Siqueira  
Chefe Diproj – Divisão de Projetos



**TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL**  
COMISSÃO PERMANENTE DOS INSPECTORES DE CONTROLE EXTERNO  
NÚCLEO DE FISCALIZAÇÃO DE OBRAS E SERVIÇOS DE ENGENHARIA



## NOTA DE AUDITORIA Nº 02/2011 – PROC 31531/2010

Processo nº 31531/2010

Unidade: Secretaria de Estado de Transportes

Assunto: Auditoria no Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU-DF

Senhor Coordenador Executivo da UGP-PTU/DF,

Tendo em vista a realização de auditoria no Programa de Transporte Público, em especial no Contrato de Empréstimo nº 1957 OC/BR, celebrado entre o BID e o Governo do Distrito Federal, em conformidade com o Ofício nº 37/2011 – 5ª ICE, solicitamos cópia dos seguintes documentos (desenhos no formato dwg e planilhas no formato excel) referentes a:

a) Adequação Viária – EPTG (serviços executados):

1. Seções transversais com áreas de corte/aterro (a cada 20m);
2. Mapas de cubação;
3. Quadro de distribuição de material de terraplenagem;
4. Dossiê referente à negativa do Exército Brasileiro quanto à utilização da jazida de material de 1ª categoria de sua propriedade;
5. Projeto de drenagem de Vicente Pires;
6. Relatório de precipitação pluviométrica diária no período de intervenção do projeto;
7. Medições 19ª e 20ª (final).

Por oportuno, reiteramos a solicitação constante da Nota de Auditoria nº 01/2011 – Proc 31531/2010 atinente aos itens “a.1”, “a.2”, “a.4” e “b.3”, esclarecendo, quanto ao item: “a.2”, que o material recebido refere-se ao projeto básico.

Cumpre-nos lembrar a Vossa Senhoria que a execução dos nossos trabalhos está condicionada a prazo, o que nos impõe, em face dessa circunstância, estabelecer o dia 25/3/2011 para o encaminhamento das referidas informações.

1.893

UGP

<b>RECEBIDO</b>	
Em 22/03/2011 às 18:02h.	
	52452-2
Rubrica	Matrícula

PMK



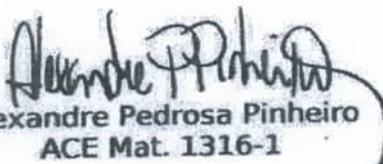
**TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL**  
COMISSÃO PERMANENTE DOS INSPECTORES DE CONTROLE EXTERNO  
NÚCLEO DE FISCALIZAÇÃO DE OBRAS E SERVIÇOS DE ENGENHARIA



Em caso de necessidade de esclarecimentos para o atendimento da presente Nota, favor entrar em contato pelos telefones: 3314-2621 ou 3314-2620.

Brasília, 22 de março de 2011

Atenciosamente,

  
Alexandre Pedrosa Pinheiro  
ACE Mat. 1316-1

  
Ozanam Torres do Vale  
ACE Mat. 1325-1



NOVACAP

Obras - TCDF - Núcleo de Fiscalização e  
204  
31531/10  
Adriana



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS  
COMPANHIA URBANIZADORA DA NOVA CAPITAL DO BRASIL

OFÍCIO  
Nº. 454 /2011-PRES

Brasília, 30 de março de 2011

Senhor Secretário,

Em atenção ao Ofício nº 47/2011/UGP/ST, no qual faz referência a Nota de Auditoria nº 02/2011 – Processo 31531/2010- TCDF, informamos a Vossa Senhoria que segue em anexo o CD contendo o Projeto de Drenagem e Pavimentação da AR Vicente Pires, conforme solicitado na Nota de Auditoria citada à inicial.

Atenciosamente,

  
Engº ERINALDO PEREIRA S. SALES  
Secretário Geral

1. Cliente  
2. A SAG para processar a informação e emitir resposta ao TCDF.  
Em 30.03.2011.

1.904

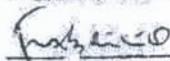
  
Engº Ricardo Sérgio de Oliveira e Silva  
Assessor da UGP/PTU  
Ao Senhor

**RICARDO SÉRGIO DE OLIVEIRA E SILVA**  
Assessor Técnico da UGP/PTU  
Secretaria de Estado de Transportes  
Programa de Transporte Urbano – PTU  
Unidade de Gerenciamento do Programa - UGP  
JEF 103

NESTA

**RECEBIDO**

Em 30/03/2011 às 16:35 h.

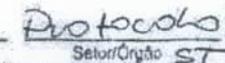


Rubrica

Matrícula

**RECEBIDO**

Em 30/03/2011 às 10h40

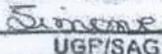
   
Rubrica/Matrícula Setor/Orgão ST

Ref.000305/secret/11

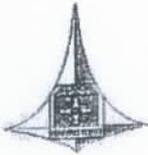
COMPANHIA URBANIZADORA DA NOVA CAPITAL DO BRASIL  
SETOR DE ÁREAS PÚBLICAS LOTE B - PABX 293-8099 - CEP 71.215-000 - BRASÍLIA DF  
Site: www.novacap.df.gov.br - E-mail: novacap@novacap.df.gov.br - CNPJ: 00.037.457.0001-70

**RECEBIDO**

Em 30/03/11 às 14:04 h.

  
UGP/SAG

196134



**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL**  
Secretaria de Estado de Transportes  
Programa de Transporte Urbano - PTU  
Unidade de Gerenciamento do Programa - UGP



**OFÍCIO**

Nº 47 /2011 – UGP/ST

Brasília, 24 de março de 2011.

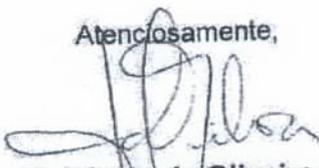
Ref.: Nota de Auditoria nº. 02/2011 – Processo 31531/2010 \_TCDF.

Senhor Diretor,

Solicito a gentileza de enviar copia dos Projetos Executivos de Drenagem da AR Vicente Pires, em mídia eletrônica, para atendimento ao pedido do Tribunal de Contas do Distrito Federal em Nota de Auditoria nº 02/2011 – Proc 31531/2010, cópia anexa.

Colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais.

Atenciosamente,

  
**Ricardo Sérgio de Oliveira e Silva**  
Assessor Técnico da UGP/PTU  
Brasília Integrada

Ao Senhor  
**MAURÍCIO CANOVAS SEGURA**  
Diretor Presidente da NOVACAP  
**NESTA**

c/c - Cláudio Marcio Lopes Siqueira  
Chefe Diproj – Divisão de Projetos



**TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL**  
COMISSÃO PERMANENTE DOS INSPETORES DE CONTROLE EXTERNO  
NÚCLEO DE FISCALIZAÇÃO DE OBRAS E SERVIÇOS DE ENGENHARIA



## NOTA DE AUDITORIA Nº 02/2011 – PROC 31531/2010

Processo nº 31531/2010

Unidade: Secretaria de Estado de Transportes

Assunto: Auditoria no Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU-DF

Senhor Coordenador Executivo da UGP-PTU/DF,

Tendo em vista a realização de auditoria no Programa de Transporte Público, em especial no Contrato de Empréstimo nº 1957 OC/BR, celebrado entre o BID e o Governo do Distrito Federal, em conformidade com o Ofício nº 37/2011 – 5ª ICE, solicitamos cópia dos seguintes documentos (desenhos no formato dwg e planilhas no formato excel) referentes a:

a) Adequação Viária – EPTG (serviços executados):

1. Seções transversais com áreas de corte/aterro (a cada 20m);
2. Mapas de cubação;
3. Quadro de distribuição de material de terraplenagem;
4. Dossiê referente à negativa do Exército Brasileiro quanto à utilização da jazida de material de 1ª categoria de sua propriedade;
5. Projeto de drenagem de Vicente Pires;
6. Relatório de precipitação pluviométrica diária no período de intervenção do projeto;
7. Medições 19ª e 20ª (final).

Por oportuno, reiteramos a solicitação constante da Nota de Auditoria nº 01/2011 – Proc 31531/2010 atinente aos itens “a.1”, “a.2”, “a.4” e “b.3”, esclarecendo, quanto ao item “a.2”, que o material recebido refere-se ao projeto básico.

Cumpre-nos lembrar a Vossa Senhoria que a execução dos nossos trabalhos está condicionada a prazo, o que nos impõe, em face dessa circunstância, estabelecer o dia 25/3/2011 para o encaminhamento das referidas informações.

1.893

UGP

<b>RECEBIDO</b>	
Em 22/03/2011 às 18:02h.	
	52452-2
Rubrica	Matrícula

AMR



**TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL**  
COMISSÃO PERMANENTE DOS INSPECTORES DE CONTROLE EXTERNO  
NÚCLEO DE FISCALIZAÇÃO DE OBRAS E SERVIÇOS DE ENGENHARIA



Em caso de necessidade de esclarecimentos para o atendimento da presente Nota, favor entrar em contato pelos telefones: 3314-2621 ou 3314-2620.

Brasília, 22 de março de 2011

Atenciosamente,

  
Alexandre Pedrosa Pinheiro  
ACE Mat. 1316-1

  
Ozanam Torres do Vale  
ACE Mat. 1325-1



**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL**  
Secretaria de Estado de Transportes  
Programa de Transporte Urbano - PTU  
Unidade de Gerenciamento do Programa - UGP



**OFÍCIO**

**Nº.57 /2011 – UGP/ST**

Brasília, 06 de abril de 2011.

**Ref.:** Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR – Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU/DF – **Nota de Auditoria nº 02/2011 – 5ª ICE – Processo nº 31531/2010 - 3ª remessa.**

Senhores Auditores,

Em atenção à solicitação da nota de auditoria em referência, encaminhamos, em meio digital, material ratificado pela UGL DER, atendendo aos itens 1, 2, 3 e 6.

Quanto ao item 7, as medições nº 19 e nº 20 estão sendo processadas, não liberadas, portanto, para aprovação final.

Colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais.

Atenciosamente,

  
**José Augusto Pinto Júnior**  
Coordenador Executivo da UGP/PTU  
Brasília Integrada

Aos Senhores  
**ALEXANDRE PEDROSA PINHEIRO**  
**OZANAM TORRES DO VALE**  
Auditores de Controle Externo  
Tribunal de Contas do Distrito Federal  
**NESTA**

TRIBUNAL DE CONTAS DO DF  
- 7 APR 10 4 6 55  
003865  
AULIAGO COMO DOCUMENTO  
SEÇÃO DE PROTOCOLO E ARQUIVO



**TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL**  
COMISSÃO PERMANENTE DOS INSPECTORES DE CONTROLE EXTERNO  
NÚCLEO DE FISCALIZAÇÃO DE OBRAS E SERVIÇOS DE ENGENHARIA



**NOTA DE AUDITORIA Nº 02/2011 – PROC 31531/2010**

Processo nº 31531/2010

**Unidade:** Secretaria de Estado de Transportes

**Assunto:** Auditoria no Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU-DF

Senhor Coordenador Executivo da UGP-PTU/DF,

Tendo em vista a realização de auditoria no Programa de Transporte Público, em especial no Contrato de Empréstimo nº 1957 OC/BR, celebrado entre o BID e o Governo do Distrito Federal, em conformidade com o Ofício nº 37/2011 – 5ª ICE, solicitamos cópia dos seguintes documentos (desenhos no formato dwg e planilhas no formato excel) referentes a:

a) Adequação Viária – EPTG (serviços executados):

1. Seções transversais com áreas de corte/aterro (a cada 20m);
2. Mapas de cubação;
3. Quadro de distribuição de material de terraplenagem;
4. Dossiê referente à negativa do Exército Brasileiro quanto à utilização da jazida de material de 1ª categoria de sua propriedade;
5. Projeto de drenagem de Vicente Pires;
6. Relatório de precipitação pluviométrica diária no período de intervenção do projeto;
7. Medições 19ª e 20ª (final).

Por oportuno, reiteramos a solicitação constante da Nota de Auditoria nº 01/2011 – Proc 31531/2010 atinente aos itens “a.1”, “a.2”, “a.4” e “b.3”, esclarecendo, quanto ao item “a.2”, que o material recebido refere-se ao projeto básico.

Cumpre-nos lembrar a Vossa Senhoria que a execução dos nossos trabalhos está condicionada a prazo, o que nos impõe, em face dessa circunstância, estabelecer o dia 25/3/2011 para o encaminhamento das referidas informações.

↓. 893

UGP

<b>RECEBIDO</b>	
Em 22/03/2011 às 18:02h.	
 Rubrica	52452-2 Matrícula



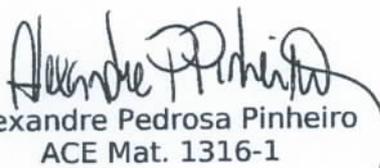

**TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL**  
COMISSÃO PERMANENTE DOS INSPETORES DE CONTROLE EXTERNO  
NÚCLEO DE FISCALIZAÇÃO DE OBRAS E SERVIÇOS DE ENGENHARIA



Em caso de necessidade de esclarecimentos para o atendimento da presente Nota, favor entrar em contato pelos telefones: 3314-2621 ou 3314-2620.

Brasília, 22 de março de 2011

Atenciosamente,

  
Alexandre Pedrosa Pinheiro  
ACE Mat. 1316-1

  
Ozanam Torres do Vale  
ACE Mat. 1325-1



**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL**  
 Secretaria de Estado de Transportes  
 Programa de Transporte Urbano - PTU  
 Unidade de Gerenciamento do Programa - UGP



**OFÍCIO**

**Nº. 59 /2011 – UGP/ST**

**Brasília, 07 de abril de 2011.**

**Ref.: Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR – Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU/DF – Nota de Auditoria nº 01/2011 – 5ª ICE – Processo nº 31531/2010 - 3ª remessa.**

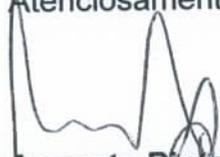
Senhores Auditores,

Em atenção à solicitação da nota de auditoria em referência, encaminhamos, em meio digital, material ratificado pela UGL DER, atendendo ao item a.2 – Projetos Executivos – EPTG.

Em relação à pendência do item b.3 – Terminal Samambaia Sul, estamos encaminhando, em meio digital, cópia fornecida pela UGL DFTRANS, das memórias de cálculo dos orçamentos elaborados pela Novacap, conforme Memo. nº 001/2011 (cópia em anexo). Continuamos aguardando daquela UGL o fornecimento das demais memórias de cálculo, conforme cópia de mensagem eletrônica em anexo.

Colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais.

Atenciosamente,

  
**José Augusto Pinto Júnior**  
 Coordenador Executivo da UGP/PTU  
 Brasília Integrada

Aos Senhores  
**ALEXANDRE PEDROSA PINHEIRO**  
**OZANAM TORRES DO VALE**  
 Auditores de Controle Externo  
 Tribunal de Contas do Distrito Federal  
**NESTA**

– 8 APR 09 38 2011 003970  
 AUTUADO COMO DOCUMENTO  
 SEÇÃO DE PROTOCOLO E ARQUIVO

TRIBUNAL DE CONTAS DO DF



**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL**

**DFTRANS**

TCDF - Núcleo de  
Obras e  
Fi. 212  
31531/10  
Fiscalização

UGL - UNIDADE DE GERÊNCIA LOCAL - PTU/BID/DFTRANS/ST

**MEMO**

**Nº 001/2011 - UGL/DFTRANS**

Brasília/DF, 29 de março de 2011.

DE: Coordenador da Unidade de Gerência Local – UGL / DFTRANS  
PARA: Coordenador da Unidade de Gerência do Programa – UGP / ST

Sr. Coordenador.

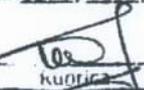
Conforme solicitado, estamos encaminhando, em anexo, cópias das memórias de cálculo dos orçamentos elaborados pela Novacap - parte de urbanização dos projetos de terminais de ônibus urbanos elaborados pelo DFTRANS.

À consideração de V. Sa.

  
arquiteto **JORGE LUÍS MIRANDA NAZARÉ**  
Coordenador da Unidade de Gerência Local  
UGL / DFTRANS

J.905

- A SAG  
- Arquivar  
em 

UGP 102/2011  
**RECEBIDO**  
Em 29/03/2011 às 17:35 h.  
 50458-2  
matrícula

**RECEBIDO**  
Em 30/03/11 às 18:02h.  
  
UGP/SAG



J 2011 01  
213  
31531/10  
Adriana  
TCDF - Núcleo de  
Processos

# OFÍCIO

Nº. 06 /2011 – DTE/DFTRANS

Brasília/DF, 10 de março de 2011.

Sr. Diretor de Urbanização,

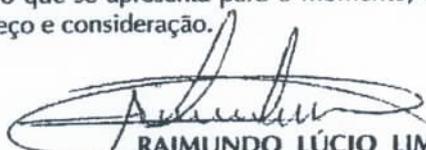
**URGENTE**

Tendo em vista atender Nota de Auditoria Nº. 01/2011 do Tribunal de Contas do Distrito Federal, vimos solicitar a especial gestão de V. Sa., no sentido de encaminhar ao DFTRANS cópia das memórias de cálculo dos orçamentos elaborados pela Novacap (parte de urbanização), para as obras dos terminais de ônibus urbanos elencados no Programa de Transporte Urbano – Brasília Integrada. A saber:

1	Terminal Gama Oeste
2	Terminal Samambaia Norte
3	Terminal Samambaia Sul
4	Reforma Terminal Setor M Norte
5	Reforma Terminal Setor P Sul
6	Terminal QNR - Ceilândia
7	Reforma Terminal Setor O Norte
8	Reforma Terminal Taguatinga Sul
9	Terminal Recanto das Emas 1
10	Terminal Recanto das Emas 2
11	Terminal Riacho Fundo II
12	Reforma Terminal Guarã I
13	Reforma Terminal Guarã II
14	Reforma Terminal N. Bandeirante
15	Reforma Terminal Cruzeiro
16	Terminal Sobradinho II
17	Reforma Terminal Planaltina

Aproveitamos ainda para salientar o caráter de urgência da solicitação. Quaisquer dúvidas e/ou esclarecimentos poderão ser encaminhadas ao engenheiro José Antônio Carmori Borges – tel. 3043.0439.

Sendo o que se apresenta para o momento, aproveitamos o ensejo para apresentar a V. Sa. os nossos protestos de apreço e consideração.

  
**RAIMUNDO LÚCIO LIMA DA SILVA**  
DIRETOR TÉCNICO  
DFTRANS

4  
01101/11  
25 MAR 2011

Ilmo. Sr.  
**CARLOS ARTUR VIVEIROS DA COSTA**  
DIRETOR DE URBANIZAÇÃO DA NOVACAP  
DISTRITO FEDERAL

TCDF - Núcleo de Fiscalização de Obras  
Fl. 214  
Proc. 31531/10  
Adriano

AO DEINFRA/DU.,

Para conhecimento e demais providências, conforme solicitação no anverso.

Em, 14/03/2011

  
Eng.º José Evandro B. da Silva  
Assessor - DU NOVACAP

À DIPROJ/DEINFRA/DU:

Para atender ao pedido constante deste Ofício.

Em, 14/03/2011

  
Eng.ª Vanessa F. Jardim  
Chefe de DEINFRA/DU  
CREA Nº 3777 D/DF

A GEPROJ

PARA ANÁLISE E INFORMAR.

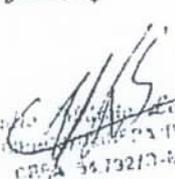
15/03/11



A DEINFRA,

Com as memórias de Cálculo solicitadas, de acordo com os endereços da Tabela.

Em 16-03-2011

  
Eng.º Cláudio  
Chefe de DEINFRA/DU NOVACAP  
CREA Nº 33.19210-6/3



De: roberto mureb sallum <robertosallum@gmail.com>  
Para: anna.gastal@logoseng.com.br, Antonio Sérgio Haddad Alves  
<sergio\_haddad@yahoo.com.br>  
Assunto: Fwd: Memórias de Cálculo

Enviado: Qui 31/03/11 11:36

Prioridade: Normal



Para conhecimento.

----- Mensagem encaminhada -----

De: **roberto mureb sallum** <robertosallum@gmail.com>  
Data: 30 de março de 2011 11:01  
Assunto: Memórias de Cálculo  
Para: atrioarq@tba.com.br  
Cc: jose.roberto@logoseng.com.br, Ricardo Sergio Silva <ricardosergio.st.df@gmail.com>, marco.maximo@logoseng.com.br, alber90@gmail.com

Jorge,

Recebemos as memórias de cálculo dos terminais ( exceto os de Sta Maria 401 e 119) no que se referem as áreas de urbanização.  
Porém, necessitamos de toda ela, inclusive a de edificações, ok?

Aguardamos pois temos encaminhar do TCDF.

Sds

--  
Roberto Sallum  
UGP/SAG/Logos\_ Obras e Projetos  
tel.: 61-33225002  
61-9802.3700  
61-8145-7088

--  
Roberto Sallum  
UGP/SAG/Logos\_ Obras e Projetos  
tel.: 61-33225002  
61-9802.3700  
61-8145-7088

De: roberto mureb sallum <robertosallum@gmail.com> - Fwd: Memórias de Cálculo



**TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL**  
COMISSÃO PERMANENTE DOS INSPETORES DE CONTROLE EXTERNO  
NÚCLEO DE FISCALIZAÇÃO DE OBRAS E SERVIÇOS DE ENGENHARIA



## NOTA DE AUDITORIA Nº 04/2011 – PROC 31531/2010

Processo nº 31531/2010

**Unidade:** Secretaria de Estado de Transportes  
**Assunto:** Auditoria no Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU/DF

Senhor Coordenador Executivo da UGP-PTU/DF,

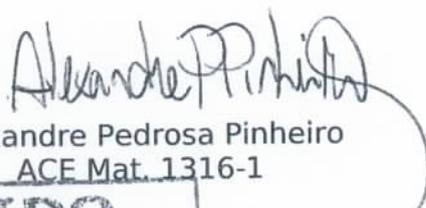
Tendo em vista a realização de auditoria no Programa de Transporte Público, em especial no Contrato de Empréstimo nº 1957 OC/BR, celebrado entre o BID e o Governo do Distrito Federal, em conformidade com o Ofício nº 37/2011 – 5ª ICE, encaminhamos para conhecimento preliminar e manifestação, até **18/04/2011**, o Relatório “Adequação Viária – EPTG – Resultados da Fiscalização de Obras e Serviços”, com os achados referentes à economicidade das obras relativas à Linha Verde. A referida manifestação deverá ser acompanhada das memórias de cálculo dos valores excedentes que essa unidade entender pertinente.

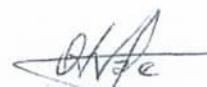
Solicita-se, também, a manifestação desta pasta até **18/04/2011** em relação ao Relatório encaminhado em 31/03/11, com os achados referentes à auditoria de qualidade da obra em destaque.

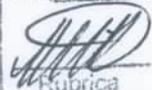
Em caso de necessidade de esclarecimentos sobre o conteúdo do Relatório, favor entrar em contato pelos telefones: 3314-2621 ou 3314-2620.

Brasília, 14 de abril de 2011.

Atenciosamente,

  
Alexandre Pedrosa Pinheiro  
ACE Mat. 1316-1

  
Ozanam Torres do Vale  
ACE Mat. 1325-1

<b>RECEBIDO</b>		
Em, 14/04/11 às 11:20h.		
	260731	PROT
Rubrica	Matricula	Unidade/Orgão



**TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL**  
COMISSÃO PERMANENTE DOS INSPETORES DE CONTROLE EXTERNO  
NÚCLEO DE FISCALIZAÇÃO DE OBRAS E SERVIÇOS DE ENGENHARIA



## NOTA DE AUDITORIA Nº 05/2011 – PROC 31531/2010

Processo nº 31531/2010

**Unidade:** Secretaria de Estado de Transportes

**Assunto:** Auditoria no Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU/DF

Senhor Coordenador Executivo da UGP-PTU/DF,

Tendo em vista a realização de auditoria no Programa de Transporte Público, em especial no Contrato de Empréstimo nº 1957 OC/BR, celebrado entre o BID e o Governo do Distrito Federal, em conformidade com o Ofício nº 37/2011 – 5ª ICE, encaminhamos, em complemento à Nota de Auditoria Nº 4/2011 – PROC 31531/2010, §§ 40 a 43, as composições de custos unitários de serviços que se entende adequadas, para os seguintes serviços acrescentados nos termos aditivos:

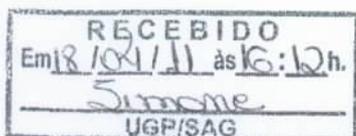
- a) “Escavação, carga e transporte de solo mole DMT até 5km”;
- b) “Momento Extraordinário de Transporte para solo mole além de 5,00 km (DMT= 9,6 km)”;
- c) “Execução de colchão drenante com Rachão”
- d) “Dreno Transversal Profundo 0,50 m com canalet  $\phi$  4””.

Em caso de necessidade de esclarecimentos sobre o conteúdo do Relatório, favor entrar em contato pelos telefones: 3314-2621 ou 3314-2620.

Brasília, 18 de abril de 2011.

Atenciosamente,

Alexandre Pedrosa Pinheiro  
ACE Mat. 1316-1





**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL**  
Secretaria de Estado de Transportes  
Programa de Transporte Urbano - PTU  
Unidade de Gerenciamento do Programa - UGP



**OFÍCIO**

Nº. *67A/2011* – UGP/ST

Brasília, 18 de abril de 2011.

Ref.: Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR – Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU/DF – **Notas de Auditoria Nº 03 e 04 – Processo 31531/2010 – 5ª ICE - 4ª remessa.**

Senhor Auditor,

Em atenção às Notas de Auditoria Nº 03 e 04, segue a CMSC-012/2011-EPTG do Consórcio Mendes Junior / Serveng / CR Almeida e a carta s/nº da CONCREMAT Engenharia.

Colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais.

Atenciosamente,

**José Augusto Pinto Junior**  
Coordenador Executivo da UGP/PTU  
Brasília Integrada

Aos Senhores  
**ALEXANDRE PEDROSA PINHEIRO**  
**OZANAM TORRES DO VALE**  
Auditores de Controle Externo  
Tribunal de Contas do Distrito Federal  
**NESTA**

CONSÓRCIO



MENDES JÚNIOR



CR Almeida



CMSC-012/2011- EPTG

Brasília, 18 de abril de 2011.

À Secretaria de Estado de Transportes DF - Unidade de Gerenciamento do Programa – UGP

Att.: Engº José Augusto Pinto Júnior  
CC.: Engº Samuel Dias Júnior - UGL

Anexo do Palácio do Buriti - 15º andar – Brasília - DF

Referência: **Ofícios Nº 56/2011 e 66/2011 – UGP/ST**  
**Contrato LPI nº 001/2008 – PTU/UGP/ST/DF – Acordo Contratual nº 1/2009 e nº 2/2009 – Lotes 1 e 2.**

Assunto: **Notas de Auditoria nº 03 e 04/2011**

Prezados Senhores:

Com relação à Nota de Auditoria nº 03/2011 estamos processando avaliação, também minuciosa, ao longo do trecho das obras executadas pelo Consórcio e estaremos apresentando, até o dia 30 de abril de 2011, Plano de Ação para execução dos itens de nossa responsabilidade.

Quanto à Nota nº 04/2011 temos a informar que todos os itens mencionados nesta foram executados em consonância com a Supervisora da Obra e o Executor do Contrato, e, portanto, entendemos não ser responsabilidade do Consórcio responder tais questionamentos, entretanto nos colocamos a disposição desta fiscalização para apoio e esclarecimentos necessários.

Sem mais, protesto de elevada estima e consideração.

Atenciosamente,

  
Eng. Fernando Orsini Nunes de Lima  
Gerente de Contrato  
Consórcio Mendes Junior / Serveng / CR Almeida



Brasília, 18 de abril de 2011

A

Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal

UGP/SAG/Logos

**Att. JOSÉ AUGUSTO PINTO JÚNIOR**

Coordenador da UGP/PTU

**REF: NOTA DE AUDITORIA Nº 04/2011 – PROC 31531/2010**

Prezados Senhores

A Concremat Engenharia e Tecnologia S/A, na qualidade de supervisora dos contratos 005/2009 e 006/2009 de Supervisão da Obra de Adequação Viária EPTG, do Programa de Transporte Urbano do DF – LOTE 1 e LOTE 2 – DF 085, mencionada na Nota de Auditoria em referência, vem solicitar o prazo de 30 dias para se pronunciar sobre assunto, uma vez que os contratos expiraram-se em 31/03/2011, e com isso toda equipe foi desmobilizada dos contratos, assim como toda estrutura física.

Sendo assim, teremos que mobilizar alguns profissionais que atuaram nos contratos, que neste momento encontram-se em outros projetos da empresa, para que possamos elaborar o nosso parecer sobre os assuntos mencionados nesta auditoria, as quais a Concremat é citada por executar procedimentos inadequados.

Certos da atenção e compreensão de V.Sas.

Atenciosamente



EDUARDO EDSON SAFADY

Coordenador de Contrato



**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL**  
Secretaria de Estado de Transportes  
Programa de Transporte Urbano - PTU  
Unidade de Gerenciamento do Programa - UGP



**OFÍCIO**

**Nº. 73 /2011 – UGP/ST**

Brasília, 19 de abril de 2011.

**Ref.:** Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR – Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU/DF – **Nota de Auditoria Nº 03 – Processo 31531/2010 – 5ª ICE - 2ª remessa.**

Senhor Auditor,

Em atenção à Nota de Auditoria Nº 03, segue MEMO Nº 007/2011-UGL/UGP/ST, de 18/04/2011, recebido da UGL/DER.

Por oportuno, reportamo-nos ao Ofício 067A/2011-UGP/ST, de 18/04/2011, e solicitamos considerar como 1ª remessa e não 4ª remessa.

Colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais.

Atenciosamente,

**José Augusto Pinto Junior**  
Coordenador Executivo da UGP/PTU  
Brasília Integrada

Aos Senhores  
**ALEXANDRE PEDROSA PINHEIRO**  
**OZANAM TORRES DO VALE**  
Auditores de Controle Externo  
Tribunal de Contas do Distrito Federal  
**NESTA**

18/04/2011 0044/2  
AU LARI/GOV DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE TRANSPORTES

TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL



**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL**  
Secretaria de Estado de Transportes  
Programa de Transporte Urbano - PTU  
Unidade de Gerenciamento do Programa - UGP



**OFÍCIO**

Nº. 74 /2011 – UGP/ST

Brasília, 20 de abril de 2011.



Ref.: Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR – Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU/DF – Nota de Auditoria Nº 04 – Processo 31531/2010 – 5ª ICE - 2ª remessa.

Senhor Auditor,

Em atenção à Nota de Auditoria Nº 04, segue cópia do Ofício Nº72/2011 - UGP/ST, de 19/04/2011, encaminhado à Concremat Engenharia e Tecnologia S.A., por esta UGP.

Colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais.

Atenciosamente,

**José Augusto Pinto Junior**  
Coordenador Executivo da UGP/PTU  
Brasília Integrada

TRIBUNAL DE CONTAS DO DF  
20 APR 15 28 2011 004544  
AUTUADO COMO DOCUMENTO  
SEÇÃO DE PROTOCOLOS E ARQUIVO

Aos Senhores  
**ALEXANDRE PEDROSA PINHEIRO**  
**OZANAM TORRES DO VALE**  
Auditores de Controle Externo  
Tribunal de Contas do Distrito Federal  
**NESTA**



**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL**  
 Secretaria de Estado de Transportes  
 Programa de Transporte Urbano - PTU  
 Unidade de Gerenciamento do Programa - UGP



**OFÍCIO**

Nº. 72 /2011 – UGP/ST

Brasília, 19 de abril de 2011.



**Ref.: Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR – Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU/DF – Acordo contratual no.5/2009 e no.6/2009 – PTU/UGP/ST/DF – Lotes 1 e 2. Nota de Inspeção Nº 4/2011, Processo nº 31.531/2010 – TCDF.**

Senhores Gerentes,

Considerando a solicitação da Concremat datada de 18 de abril de 2011, conforme ofício anexo a e-mail da mesma data, temos a informar que não será possível aguardar a manifestação da Supervisora, tendo em vista que se expira no dia 30 próximo o prazo para remessa do relatório dos auditores independentes ao BID.

Nada obstante, entendemos que possa ser do interesse dessa empresa o envio a esta UGP de relatório que estructure os argumentos que possam ser opostos à conclusão da auditoria do TCDF, já no exercício das competências de Controle Externo da Administração Distrital.

1.952

Atenciosamente,

*Handwritten signature and date: 19/4/11*

**José Augusto Pinto Júnior**  
 Coordenador Executivo da UGP/PTU  
 Brasília Integrada

Aos Senhores  
 Eduardo Edson Safady  
**Coordenador do Lote 1 e**  
 Winston Viana e Silva  
**Coordenador do Lote 2**  
**CONCREMAT ENGENHARIA E TECNOLOGIA S.A.**  
**NESTA**

**RECEBIDO**  
 Em 19/04/11 às 15:59 h.  
 Assinatura: *[Handwritten Signature]* Matrícula

**RECEBIDO**  
 Em 19/04/11 às 14:03h.  
 Assinatura: *[Handwritten Signature]*  
 UGP/SAG

Secretaria de Estado de Transportes - Unidade de Gerenciamento do Programa – UGP/PTU  
 Anexo do Palácio do Buriti, 15º Andar – Sala 1507, CEP: 70.075-900 - Brasília – DF.  
 Telefone (61) 3322-5002 Fax (61) 3322-3913



**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL**  
Secretaria de Estado de Transportes  
Programa de Transporte Urbano - PTU  
Unidade de Gerenciamento do Programa - UGP



## OFÍCIO

Nº. 45 /2011 – UGP/ST

Brasília, 20 de abril de 2011.

Ref.: Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR – Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU/DF – **Nota de Auditoria Nº 12 – Processo 31051/2010** – 5ª ICE – 1ª Remessa.

Senhores Auditores,

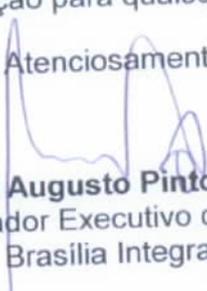
Em atenção à nota de auditoria em referência, estamos encaminhando os documentos relacionados a seguir:

- 1) Justificativas e comentários a respeito dos registros constantes da versão preliminar do Relatório de Auditoria, recebida por esta Unidade no dia 15/04/11, acompanhados das respectivas documentações comprobatórias, quando necessárias.
- 2) Carta de Representação, Dirigida ao Auditor, conforme modelo fornecido, em substituição à Declaração apresentada nos primeiros demonstrativos entregues à auditoria.

Lembramos que os documentos com as considerações desta UGP foram enviados aos senhores, preliminarmente, por meio de correio eletrônico, no dia 19/04/11, cumprindo o prazo fixado pela presente nota.

Colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais.

Atenciosamente,

  
**José Augusto Pinto Júnior**  
Coordenador Executivo da UGP/PTU  
Brasília Integrada

Ao Senhores  
**JOSÉ HIGINO DE SOUZA**  
**AURO SHIGUENARI YOSHIDA**  
**JOSÉ CANTIERI MARQUES VIEIRA**  
Auditores de Controle Externo  
Tribunal de Contas do Distrito Federal  
**NESTA**



## CARTA DE REPRESENTAÇÃO

Brasília, 19 de abril de 2011.

Ao Senhor  
**JOSÉ HIGINO DE SOUZA**  
Auditor de Controle Externo  
Tribunal de Contas do Distrito Federal

Prezado Senhor

Esta carta de representação é fornecida em conexão com a sua auditoria das demonstrações financeiras do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal, para o ano findo em 31 de dezembro de 2010, com o objetivo de expressar uma opinião se as demonstrações financeiras foram apresentadas adequadamente, em todos os aspectos relevantes, em conformidade com as Normas Internacionais de Relatório Financeiro.

Confirmamos, com base em nosso melhor entendimento e opinião, depois de feitas as indagações que consideramos necessárias para o fim de nos informarmos apropriadamente, que:

### ***Demonstrações Financeiras***

- A UGP/PTU/DF cumpriu suas responsabilidades, como definidas nos termos do trabalho de auditoria datado de 15/04/2011, pela elaboração das demonstrações financeiras de acordo com as Normas Internacionais de Relatório Financeiro e, em particular, que as demonstrações financeiras foram apresentadas adequadamente, em seus aspectos relevantes, em conformidade com as referidas normas.
- Os pressupostos significativos utilizados pela UGP/PTU/DF para as estimativas contábeis, inclusive àquelas avaliadas pelo valor justo, são razoáveis (NIA 540).
- Os relacionamentos e transações com partes relacionadas foram apropriadamente contabilizados e divulgados pela UGP/PTU/DF, em conformidade com os requisitos das Normas Internacionais de Relatório Financeiro (NIA 550).
- Todos os eventos subsequentes à data das demonstrações financeiras e para os quais as Normas Internacionais de Relatório Financeiro exigem ajuste ou divulgação foram ajustados ou divulgados pela UGP/PTU/DF (NIA 560).
- Os efeitos das distorções não corrigidas são irrelevantes, individual e agregadamente, para as demonstrações financeiras como um todo (NIA 450).



### **Informações Fornecidas**

- À auditoria foram propiciados:
  - Acesso a todas as informações tidas por relevantes pela UGP/PTU/DF para a elaboração das demonstrações financeiras, tais como registros e documentação, e outros assuntos;
  - Informações adicionais solicitadas por V. Sas. para o propósito da auditoria; e
  - Acesso irrestrito a pessoas dentro da entidade das quais V.Sas. determinaram ser necessário obter evidência de auditoria.
- Todas as transações foram registradas na contabilidade e estão refletidas nas demonstrações financeiras.
- Foram divulgados a V.Sas. os resultados da avaliação do risco de que as demonstrações financeiras possam ter distorção relevante como resultado de fraude (NIA 240).
- Foram divulgados a V.Sas. todas as informações relativas a fraude ou suspeita de fraude de que se teve conhecimento e que afetem a entidade e envolvam:
  - Administração;
  - Empregados com funções significativas no controle interno; ou
  - Outros em que a fraude poderia ter um efeito relevante nas demonstrações financeiras (NIA 240).
- Foram divulgadas a V.Sas. todas as informações relativas a alegações de fraude ou suspeita de fraude que afetem as demonstrações financeiras da entidade, comunicadas por empregados, antigos empregados, analistas, reguladores ou outros (NIA 240).
- Foram divulgados a V.Sas. todos os casos conhecidos de não conformidade ou suspeita de não conformidade de leis e regulamentos, cujos efeitos devem ser considerados na elaboração das demonstrações financeiras (NIA 250).
- Foram divulgados a V.Sas. a identidade das partes relacionadas da entidade e todos os relacionamentos e transações com partes relacionadas das quais temos conhecimento (NIA 550).

Atenciosamente,



**José Augusto Pinto Júnior**  
Coordenador Executivo da UGP/PTU  
Brasília Integrada

## I. DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS BÁSICAS

### Ressalvas às Demonstrações Financeiras

1. Não foi apresentada a Carta da Gerência do Projeto, que é documento obrigatório a ser encaminhado junto com as demonstrações financeiras;

R.: A referida Carta da Gerência do Projeto foi solicitada por meio da Nota de Auditoria nº 12, recebida pela UGP/ST em 15/04/11. A nota instrui que a carta "deverá ser anexada aos demonstrativos financeiros, após a aprovação dos relatórios e pareceres da auditoria pelo Plenário do Tribunal de Contas do DF, antes da remessa ao Banco."

2. Falhas identificadas na documentação original que suporta as transações contábeis e financeiras:

a) Incorreção no Atestado de Execução de nº 26/2010 – UGP, que se refere à 12ª medição Lt 2 e não a de nº 13 – Lt 2 do Consórcio Mendes JR/ Serveng/CR Almeida – Processo nº 90.000068/10 – vol.9 – fls. 2072.

R.: Falha detectada, correção efetuada e atestado substituído à época (julho/10), conforme Anexo I. Será verificado no processo nº 410.003.339/2008 se consta a versão corrigida e, caso não conste, será providenciada a atualização do documento no referido processo. Atualmente o processo está no Núcleo de Fiscalização de Obras e de Serviços de Engenharia do TCDF.

b) Incorreção no Atestado de Execução de nº 34/2010 – UGP - Concremat, de 12.12.10 (fls. 1080), que indica período de execução com início em 01.11.10 e término em 30.11.10, enquanto que o correto é o período de execução com início em 01.10.10 e término em 31.10.10 - Processo Nº 90-000067/2010 – Concremat - vol. V – NF nº 2657 – fls. 1077 – BM 17 – Lt 2.

R.: A correção está sendo providenciada pela UGP.

c) Na Solicitação de Desembolso nº 14 - item 1.1 dos detalhes de pagamentos – NF nº 53 da Extrema Construção Ltda. – o valor da NF é de R\$18.075,51, correspondente a NF nº 55 e não a de nº 53, como foi indicado no detalhamento. Portanto, deve-se corrigir esta numeração no detalhamento de pagamentos e anexar a documentação respectiva.

R.: O equívoco é decorrente dos lançamentos terem sido feitos pelo "Detalhamento de Previsão de Pagamento" e não pela "Ordem Bancária", conforme Anexo II. Considerando que não foram enviadas à UGP cópia das referidas ordens bancárias, esta UGP efetuará o cancelamento das referidas notas na próxima Solicitação de Desembolso, Nº 30.

3. Inconsistências identificadas no Demonstrativo de Recursos Recebidos e Desembolsos Efetuados

a) O valor dos recursos referentes ao Aporte Local (Governo) na coluna de ajuste(s) de Exercício(s) Anterior(es) apresenta divergência com o indicado na Solicitação de Desembolso nº 11 (US\$ 10.191.112,86) em US\$ 166.569,10, com reflexos na respectiva coluna e nas totalizações.

R.: Explicação no item 10 das Notas Explicativas – "Houve ajuste de período anterior que corresponde ao desembolso nº 11 (R\$ 10.191.112,86) que havia sido encaminhado ao BID porem não havia sido processado em 31/12/2009;[...]". Encaminhadas por meio do Ofício nº 67/2011 – UGP-ST, em 15/04/11.

b) O valor dos recursos referentes ao Aporte Local (Governo) na coluna de "Movimento no Exercício" apresenta divergência com o somatório dos valores indicados nas Solicitações de Desembolso de nº 12 a nº 28 (US\$ 26.389.508,78) em US\$ 166.569,10, referente à divergência já indicada na Solicitação de Desembolso nº 11 (US\$ 10.191.112,86), com reflexos na respectiva coluna e nas totalizações.

R.: Valores ajustados foram apresentados em documentos e notas explicativas encaminhadas por meio do Ofício nº 67/2011 – UGP-ST, em 15/04/11 (Anexo III).

c) A diferença no valor de US\$ 2.123,00 referente à utilização de taxa de câmbio equivocada, relativa ao Item 2.1 dos detalhes de pagamentos – NF nº 97 - Consórcio Mendes Júnior/Serveng/Cr Almeida– (Recursos De Aporte Local) da Solicitação de Desembolso nº 17, deverá constar das Notas Explicativas. Essas divergências irão refletir, também, nas colunas "Acumulado em 31/12/2010" - Aporte Local – Governo e totalizações.

R.: Valores ajustados foram apresentados em documentos e notas explicativas encaminhadas por meio do Ofício nº 67/2011 – UGP-ST, em 15/04/11 (Anexo III). Especificamente, a explicação consta no item 19 das Notas Explicativas. Os acertos serão realizados na próxima Solicitação de Desembolso, Nº 30, seguindo orientação do BID (CBR-796/2010, de 04/03/2010), conforme já havia sido informado por mensagem de correio eletrônico em 31/03/11.

d) O cálculo do reajuste da NF nº 906 (Logos Engenharia Ltda.) ficou a menor em R\$ 3.759,66, em razão de erro no valor do parâmetro "I0" no cálculo Parcial II. O valor Parcial I está correto. Portanto, a NF nº 907 ficou a menor nesse valor, conforme cálculos a seguir. Processo nº 90.000069/2010 – Logos Engenharia Ltda. – Contrato nº 025/2008 - vol. II – NF nº 907, que reajusta a NF nº 906 – fls. 344, 345 e fls. 369 (cálculos) – Boletim de Medição nº 20 - 13º Reajuste Contratual – agosto/10.

$$\text{Parcial II} - R1 = R0 \times (I1 - I0) / I0$$

$$R0 = 277.970,66$$

$$I1 = 170,323$$

$$I0 = 153,066$$

$$R1 = 31.339,03 \text{ e } 9/30 \text{ desse valor} = \text{reajuste parcial II} = 9.401,71$$

Subtraindo R\$ 5.642,05 (valor calculado e cobrado), restando ainda o crédito de R\$ 3.759,66 Logos Engenharia Ltda.

R.: Valor verificado pela UGP.

e) Divergência no cálculo do reajustamento do contrato junto à Concremat Engenharia cobrada na NF nº 40.930, em razão da não aplicação de cálculo pro rata dia para o mês de reajuste. Proc nº 90\_000067/2010 - vol II - Contrato nº 05/2009 – Lote 1 - Concremat Engenharia – Solicitação de Desembolso nº 24.

R.: O valor apurado de R\$ 1.919,13, relativo ao primeiro reajuste do referido contrato, referente ao mês de abril/10, será corrigido na próxima medição - referente ao mês de março/11, conforme já havia sido informado por mensagem de correio eletrônico em 31/03/11.

f) Divergência no cálculo do reajustamento do contrato junto à Concremat Engenharia cobrada na NF nº 40.934, em razão da não aplicação de cálculo pro rata dia para o mês de reajuste. Proc nº 90\_000067/2010 - vol II - Contrato nº 06/2009 – Lote 2 - Concremat Engenharia – Solicitação de Desembolso nº 24;

R.: O valor apurado de R\$ 1.545,83, relativo ao primeiro reajuste do referido contrato, referente ao mês de abril/10, será corrigido na próxima medição - referente ao mês de março/11, conforme já havia sido informado por mensagem de correio eletrônico em 31/03/11.

g) Divergência no montante de US\$ 2.945,65 referente a equívoco no valor da taxa de câmbio utilizada para conversão em dólares do montante da NF nº 89 – Consórcio Mendes Júnior/Serveng/CR Almeida (Solicitação de Desembolso nº 16), que resultará na diminuição dos recursos aplicados pelo BID. Não consta observação a respeito nas Notas Explicativas.

R.: Valores ajustados foram apresentados em documentos e notas explicativas encaminhadas por meio do Ofício nº 67/2011 – UGP-ST, em 15/04/11 (Anexo III). Especificamente, a explicação consta no item 19 das Notas Explicativas. Os acertos serão realizados na próxima Solicitação de Desembolso, Nº 30, seguindo orientação do BID (CBR-796/2010, de 04/03/2010), conforme já havia sido informado por mensagem de correio eletrônico em 31/03/11.

#### 4. Inconsistências identificadas no Demonstrativo de Investimentos Acumulados

a) Foram omitidos os valores dos recursos referentes ao Aporte Local (Governo) na coluna de ajuste(s) de Exercício(s) Anterior(es) referentes ao Desembolso nº 11 (US\$ 10.191.112,86), com reflexos na respectiva coluna e nas totalizações. Os valores totais da coluna de ajuste(s) de Exercício(s) Anterior(es) foram preenchidos incorretamente.

R.: Vide item 3.a. Adicionalmente, segue Quadro de Demonstrativos revisado (Anexo IV), incluindo o Desembolso nº 11 e demais ajustes correspondentes.

b) Os valores dos recursos do BID na coluna de "Movimento no Exercício" apresenta divergência no item "2.1- Melhoria e integração do Transporte Público" no montante de US\$ 2.945,65. Este valor refere-se à NF nº 89 – Consórcio Mendes Júnior/Serveng/CR Almeida (Solicitação de Desembolso nº 16), a qual apresentou equívoco no valor da taxa de câmbio utilizada para conversão em dólares. O valor apresentado deverá ser diminuído nos recursos do BID. Não consta observação a esse respeito nas Notas Explicativas.

R.: Valores ajustados foram apresentados em documentos e notas explicativas encaminhadas por meio do Ofício nº 67/2011 – UGP-ST, em 15/04/11 (Anexo III). Especificamente, a explicação consta no item 19 das Notas Explicativas. Os acertos serão realizados na próxima Solicitação de Desembolso, Nº 30, seguindo orientação do BID (CBR-796/2010, de 04/03/2010), conforme já havia sido informado por mensagem de correio eletrônico em 31/03/11.

c) Os valores dos recursos referentes ao Aporte Local (Governo) na coluna de "Movimento no Exercício" apresentam divergências nos seguintes itens:

c.1) no "Item 1.1 – Estudos e Projetos" o somatório dos valores indicados nas Solicitações de Desembolso de nº 12 a nº 28 perfaz o montante de US\$ 920.785,32. Haverá reflexos na respectiva coluna e nas totalizações.

R.: Valores ajustados foram apresentados em documentos e notas explicativas encaminhadas por meio do Ofício nº 67/2011 – UGP-ST, em 15/04/11 (Anexo III).

c.2) no "Item 2.1- Melhoria e Integração do Transporte Público" o somatório dos valores indicados nas Solicitações de Desembolso de nº 12 a nº 28 perfaz o montante de US\$ 25.100.008,78, diferindo do valor apresentado em US\$ 9.272,90, sendo US\$ 2.123,00 referente à divergência encontrada no valor da taxa de câmbio da NF nº 97 - Consórcio Mendes Júnior/Serveng/CR Almeida– Solicitação de Desembolso nº 17. Não consta observação a respeito nas Notas Explicativas. Haverá reflexos na respectiva coluna e nas totalizações. Os valores dos recursos referentes ao BID e Aporte Local (Governo) nas colunas de "Acumulado em 31.12.2010" deverão ser ajustados de acordo com as alterações antes mencionadas.

R.: Valores ajustados foram apresentados em documentos e notas explicativas encaminhadas por meio do Ofício nº 67/2011 – UGP-ST, em 15/04/11 (Anexo III). Especificamente, a explicação consta no item 19 das Notas Explicativas. Os acertos serão realizados na próxima Solicitação de Desembolso, Nº 30, seguindo orientação do BID (CBR-796/2010, de 04/03/2010), conforme já havia sido informado por mensagem de correio eletrônico em 31/03/11.

d) Divergência no cálculo do reajustamento do contrato junto à Concremat Engenharia cobrada na NF nº 40.930, em razão da não aplicação de cálculo pro rata dia para no mês de reajuste. Proc nº 90\_000067/2010 - vol II - Contrato nº 05/2009 – Lote 1 - Concremat Engenharia – Solicitação de Desembolso nº 24. Não consta observação a esse respeito nas Notas Explicativas.

R.: O valor apurado de R\$ 1.919,13, relativo ao primeiro reajuste do referido contrato, referente ao mês de abril/10, será corrigido na próxima medição - referente ao mês de março/11, conforme já havia sido informado por mensagem de correio eletrônico em 31/03/11.

e) Divergência no cálculo do reajustamento do contrato junto à Concremat Engenharia cobrada na NF nº 40.934, em razão da não aplicação de cálculo pro rata dia para no mês de reajuste. Proc nº 90\_000067/2010 - vol II - Contrato nº 06/2009 – Lote 2 - Concremat Engenharia – Solicitação de Desembolso nº 24. Não consta observação a esse respeito nas Notas Explicativas.

R.: O valor apurado de R\$ 1.545,83, relativo ao primeiro reajuste do referido contrato, referente ao mês de abril/10, será corrigido na próxima medição - referente ao mês de março/11, conforme já havia sido informado por mensagem de correio eletrônico em 31/03/11.

**5. Não consta observação a respeito nas Notas Explicativas e/ou apresentam omissões e/ou inconsistências relativos às seguintes informações:**

- a) Item 1 – Descrição do Programa - Em Objetivos mencionar o termo “Geral” antes da descrição correspondente;

R.: Item ajustado e apresentado em documentos e notas explicativas encaminhadas por meio do Ofício nº 67/2011 – UGP-ST, em 15/04/11 (Anexo III).

- b) Item 3 - Fundo Rotativo

- b.1) Ao mencionar que o Contrato de Empréstimo 1957/OC-BR estabeleceu inicialmente um Fundo Rotativo equivalente a 5% do valor financiado, informou-se valor equivocado, sendo valor correto de US\$ 8.838.750,00.

R.: Item ajustado e apresentado em documentos e notas explicativas encaminhadas por meio do Ofício nº 67/2011 – UGP-ST, em 15/04/11 (Anexo III).

- b.2) O Saldo da conta do Fundo Rotativo foi afetado pela divergência na aplicação da taxa de câmbio encontrada na Solicitação Nº 16 do Item 2.1 – NF Nº 89 Consórcio Mendes Júnior/Serveng/CR Almeida– no valor de US\$ 2.945,65 (Recursos do BID). Essa diferença representa comprovação de gastos menor. Entende-se que Saldo do Fundo Rotativo ficará maior no montante antes mencionado. Portanto, deve-se incluir observação nas Notas Explicativas a esse respeito.

R.: Valores ajustados foram apresentados em documentos e notas explicativas encaminhadas por meio do Ofício nº 67/2011 – UGP-ST, em 15/04/11 (Anexo III). Especificamente, a explicação consta no item 19 das Notas Explicativas. Os acertos serão realizados na próxima Solicitação de Desembolso, Nº 30, seguindo orientação do BID (CBR-796/2010, de 04/03/2010), conforme já havia sido informado por mensagem de correio eletrônico em 31/03/11.

- b.3) Deve-se, ainda, mencionar nas observações da Nota Explicativa a origem dos Rendimentos no valor de R\$ 92.652,76, que compõe o Resultado de Aplicações Financeiras.

R.: Mencionada nas notas explicativas encaminhadas por meio do Ofício nº 67/2011 – UGP-ST, em 15/04/11 (Anexo III). Especificamente, consta no item 5: "Durante o ano de 2010 foram registradas receitas provenientes de juros no total de US\$ 462.099,91, que não incluem receitas extras de R\$ 92.652,76 de aplicações da conta conjunta BID e Contrapartida."

- b.4) Faz-se necessário justificar, também, na Nota Explicativa o valor de R\$ 11.206,53 adicionado ao saldo da conta corrente (em reais) do Fundo Rotativo para compor o montante final da conta corrente do BRB (nº 100-0166799), bem como o valor de R\$ 39.779,92 referente ao pagamento indevido feito à empresa Grecco em dezembro de 2010, que deverá ser ajustado.

R.: A UGP entende que a UAG/GOF deverá proceder a uma conciliação da conta corrente e justificar as divergências apuradas.

- b.5) Divergência no valor total das receitas registradas provenientes de juros durante o ano de 2010. O valor correto é US\$ 517.733,85, calculado a seguir:
- |   |                |
|---|----------------|
| Rendimentos da conta em reais (jan a dez/2010) -.....   | R\$ 768.204,49 |
| Rendimentos extras da conta em reais (jan a dez/2010)-  | R\$ 92.652,76  |
| Rendimentos da conta em dólares (jan a dez/2010) -..... | R\$ 1.376,71   |
| Total -.....  | R\$ 862.233,96 |
- Cotação do Dólar = 1.6654 – O Total em dólar é US\$ 517.733,85.

R.: O valor de R\$ 92.652,76 refere-se a rendimentos extras, a serem detalhados pela GOF/UAG, e, portanto, não foram considerados no cômputo total das receitas, no valor de US\$ 462.099,91, ou em reais, R\$ 769.581,19 (1 dólar = R\$ 1,6654).

- c) Item 5 – Fundos Utilizados Pendentes de Justificação ao BID - Falta mencionar que o montante de US\$ 8.272.805,14 consta, também, do item III - Fundos Utilizados Pendentes de Justificação ao BID do Relatório Semestral sobre o Fundo Rotativo.

R.: Mencionada nas notas explicativas encaminhadas por meio do Ofício nº 67/2011 – UGP-ST, em 15/04/11 (Anexo III). Especificamente, consta no item 7: "Em 31/12/2010 o programa apresentava Fundos Utilizados Pendentes de Justificação ao BID no montante de US\$ 8.272.805,14, valor esse registrado no item 1.3.3 – Fundos Utilizados Pendentes de Justificativa ao BID, das Informações Financeiras Complementares – Conciliação do Passivo a favor do BID."

- d) Item 7 – Fundos de Contrapartida Nacional

d.1) O valor que o GDF contribuiu (US\$ 74.696.499,70) equivale a 80,2 % e não a 80,0 %, conforme foi apresentado.

R.: Item ajustado e apresentado em documentos e notas explicativas encaminhadas por meio do Ofício nº 67/2011 – UGP-ST, em 15/04/11 (Anexo III).

d.2) Mencionar na Nota Explicativa a divergência encontrada no valor de US\$ 2.123,00 referente à taxa de câmbio utilizada na NF nº 97 - Consórcio Mendes Júnior/Serveng/CR Almeida– Solicitação de Desembolso nº 17. Com reflexos nesse total.

R.: Valores ajustados foram apresentados em documentos e notas explicativas encaminhadas por meio do Ofício nº 67/2011 – UGP-ST, em 15/04/11 (Anexo III). Especificamente, a explicação consta no item 19 das Notas Explicativas. Os acertos serão realizados na próxima Solicitação de Desembolso, Nº 30, seguindo orientação do BID (CBR-796/2010, de 04/03/2010), conforme já havia sido informado por mensagem de correio eletrônico em 31/03/11.

- e) Item 14 – Conciliação entre a Demonstração de Investimentos e os Registros do BID (LMS-1) por Categoria de Inversão - Deve-se proceder ao preenchimento dos subitens da respectiva tabela, onde houver valores a indicar.

R.: Item apresentado em documentos e notas explicativas (item 15) encaminhadas por meio do Ofício nº 67/2011 – UGP-ST, em 15/04/11 (Anexo III).

- f) Os eventuais pagamentos indevidos apontados nos processos de pagamento de obras da EPTG (glosas por despesas pagas relativas a serviços e obras não executadas, objeto de ressalvas neste relatório) identificadas na fiscalização de obras e nos pagamentos efetuados conforme Anexo B – Relatório de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia, também devem ser registrados nesse item, contendo os valores exatos de acordo com cada ajuste a ser corrigido, caso a UGP concorde com os achados da auditoria.

**6. Outras observações a serem registradas nas Notas Explicativas**

## II. DO CUMPRIMENTO DAS CLÁUSULAS CONTRATUAIS

- **Cláusula 4.06 - Acompanhamento, Avaliação e Relatórios**

R.: Em relação ao **Relatório de Avaliação Intermediária**, houve a não objeção por parte do Banco, mediante CBR-804/11, recebida em 15/03/11 (**Anexo V**).

- **Cláusula 4.07(b) - Condições especiais de execução**

"A UGP e o DFTRANS disponibilizaram cadastro solicitado pela Nota de Auditoria nº 1/2010 (cadastro da frota de ônibus do Distrito Federal), contendo apenas 2.099 veículos, sendo todos com idade abaixo de 7 anos (ano de fabricação acima de 2004).

Todavia, a informação apresentada não é compatível com a quantidade de veículos que efetivamente está prestando serviço de transporte público no DF, [...]".

"- Apesar de solicitado ao Diretor Geral do DFTRANS, por meio da Nota de Auditoria nº 10, não foi disponibilizado relatório informando o atual estágio de cumprimento da Cláusula 4.07(b) das Disposições Especiais do Contrato 1957/OC-BR, contendo a evolução da renovação da frota de 2007 a 2011 (até presente data), por tipo de veículo previsto na Resolução nº 4725, do Conselho de Transporte Público Federal, de 13 de setembro de 2007; nem foram informadas quaisquer providências para cumprir a referida cláusula. Desta forma, não há posição oficial da UGP e do DFTRANS sobre o assunto. [...]".

"- Portanto, esta auditoria entende que o Mutuário NÃO cumpriu a presente cláusula, nem apresenta perspectivas de vir a cumpri-la até a data do último desembolso, haja vista o desconhecimento da atual situação. Relewa ressaltar ainda que o não cumprimento desta cláusula, impede a disponibilização de veículos de transporte público com qualidade e em quantidade adequada para a utilização das obras e serviços de engenharia financiados pelo BID, comprometendo o atingimento dos objetivos do Programa de Transporte Urbano, no sentido de promover e melhorar a mobilidade urbana por meio do transporte público coletivo. [...]".

R.: O assunto está sendo tratado no âmbito da ST. À UGP cabem as providências de **acompanhamento** sobre o andamento do processo, o que foi feito mediante correspondências enviadas aos órgãos competentes, **cujas respostas foram repassadas à Auditoria, por meio do Ofício nº 63/2011 UGP-ST (Anexo VI)**. As ações necessárias extrapolam a competência gerencial desta UGP.

**Deve-se salientar, contudo, que a ST tem envidado todos os esforços para a solução dos problemas em evidência, em articulação com o setorial responsável - DFTRANS, e que as medidas serão adotadas para restabelecer a gestão pública do Sistema de Transporte Público do DF, de forma a tornar plena a utilização das obras financiadas dentro do escopo do PTU/DF.**

- **Artigo 3.06 (b) - Taxa de Câmbio**

"Como ressalva, problemas relativos aos itens 4.(b) e d.(2) do Relatório de Ressalvas às Demonstrações Financeiras Básicas, a saber: [...]".

R.: Valores ajustados foram apresentados em documentos e notas explicativas das demonstrações financeiras, encaminhadas por meio do Ofício nº 67/2011 – UGP-ST, em 15/04/11 (**Anexo III**). Especificamente, a explicação consta no item 19 das Notas Explicativas. Os acertos serão realizados na próxima Solicitação de Desembolso, Nº 30, conforme orientação do BID (CBR-796/2010, de 04/03/2010).

- **Artigo 7.01 - Controle Interno e Registros**

"Tanto a UGP quanto as UGLs apresentam estrutura de controle interno razoável para a gestão e implementação do Programa. Entretanto, possui várias fragilidades, devidamente abordadas no relatório específico de controle interno e demais pareceres emitidos nesta auditoria. Dentre as fragilidades, relacionam-se: [...]"

R.: As considerações da UGP constam no item específico sobre o relatório de controle interno ("Anexo A").

### III. DOS PROCESSOS DE AQUISIÇÕES E DAS SOLICITAÇÕES DE DESEMBOLSO

- Solic. Desembolso Nº 14 – NF 53/ NF 55 da Empresa Extrema Construção Ltda.  
R.: Vide "I. Das Demonstrações Financeiras Básicas" – item 2.c.
- Solic. Desembolso Nº 26 – NF 906 (rejuste) da Empresa Logos Engenharia Ltda.  
R.: Vide "I. Das Demonstrações Financeiras Básicas" – item 3.d.
- Solic. Desembolso Nº 16 – NF 89 do Consórcio Mendes/ Serveng/ CRA.  
R.: Vide "I. Das Demonstrações Financeiras Básicas" – itens 3.g, 4.b, 5.b.2.
- Solic. Desembolso Nº 17 – NF 97 do Consórcio Mendes/ Serveng/ CRA.  
R.: Vide "I. Das Demonstrações Financeiras Básicas" – itens 3.c, 4.c.2, 5.d.2.
- Solic. Desembolso Nº 24 – NF 40.930 da Empresa Concremat Engenharia.  
R.: Vide "I. Das Demonstrações Financeiras Básicas" – itens 3.e, 4.d.
- Solic. Desembolso Nº 24 – NF 40.934 da Empresa Concremat Engenharia.  
R.: Vide "I. Das Demonstrações Financeiras Básicas" – itens 3.f, 4.e.
- Solic. Desembolso Nº 23 – Atestado de Execução Nº 26/2010 - Consórcio Mendes/ Serveng/ CRA.  
R.: Vide "I. Das Demonstrações Financeiras Básicas" – item 2.a.
- Solic. Desembolso Nº 3, 5, 9 – Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal.  
R.: Vide item específico sobre o PDTU – Anexo A – Relatório de Controle Interno.
- Solic. Desembolso Nº 3, 5, 7, 9 – Adequação viária da DF-085 (EPTG) – lotes 1 e 2 – Falhas na execução qualitativa e quantitativa das obras.  
R.: Vide item específico – Anexo B – Relatório de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia.

#### IV. DO SISTEMA DE CONTROLE INTERNO

##### Ressalvas Significativas Sobre o Sistema De Controle Interno

32.1. Ressalvas às Demonstrações Financeiras

R.: Vide considerações em "I. Das Demonstrações Financeiras Básicas".

32.2. Não consta observação a respeito nas Notas Explicativas e/ou apresentam omissões e/ou inconsistências relativos às seguintes informações:

R.: Vide considerações em "I. Das Demonstrações Financeiras Básicas".

32.3. Ressalvas ao Cumprimento das Cláusulas Contratuais

R.: Vide considerações em "II. Do Cumprimento das Cláusulas Contratuais".

32.4. Ressalvas ao Exame Integrado dos Processos de Aquisições e Solicitações de Desembolso

R.: Vide considerações em "III. Dos Processos de Aquisições e das Solicitações de Desembolso".

32.5. Avaliação do Sistema de Controle Interno (Anexo A)

R.: Vide item específico sobre o PDTU – Anexo A – Relatório de Controle Interno.

32.6. Ressalvas Significativas encontradas pela auditoria das obras e serviços de engenharia do Programa (Anexo B)

R.: Vide item específico – Anexo B – Relatório de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia.

32.7. Situação da Implementação de Recomendações e Saneamento de Pendências de Exercícios anteriores (Anexo C)

R.: Vide item específico – Anexo C – Situação da Implementação de Recomendações e Saneamento de Pendências de Exercícios anteriores.

## Anexo A – Matriz de Revisão Analítica de Riscos e Controles do Programa

Considerações do Gestor (UGP) para cada um dos Controles enumerados a seguir.

- C1 – “O Programa/Projeto possuir Plano de continuidade de negócios, coordenado com os procedimentos de backup e armazenamento, considerando: [...]”

R.: A UGP, mesmo julgando satisfatória a rotina estabelecida, avaliará a necessidade de um plano de contingências e de revisão da defasagem do backup, conjuntamente com o BID.

- C9 – “O Programa/projeto adotar providências efetivas para saneamento de eventuais falhas apontadas na auditoria anterior e/ou pelo BID”

R.: Vide comentários para o Anexo C – Situação da Implementação de Recomendações e Saneamento de Pendências de Exercícios anteriores.

- C11 – “O Programa/Projeto definir clara e formalmente sua missão, seus objetivos, suas estratégias e diretrizes de atuação, bem como monitorá-los para corrigir eventuais desvios e garantir o atingimento dos objetivos, estratégias e diretrizes de atuação.”

R.: O assunto da operação está sendo tratado no âmbito da ST. À UGP cabe as providências de informações sobre o andamento do processo, o que foi feito mediante correspondências enviadas aos órgãos competentes (Memo. nº 263/2010 – UGP-ST de 1/12/10; Memo. nº 273/2010 UGP-ST de 10/12/10; Memo. 278/2010 UGP-ST de 15/12/10), e respostas correspondentes, repassadas à Auditoria (Anexo VI). As ações necessárias extrapolam a competência gerencial desta UGP.

Deve-se salientar, contudo, que a ST tem envidado todos os esforços para a solução dos problemas em evidência, em articulação com o setorial responsável - DFTRANS, e que as medidas serão adotadas para restabelecer a gestão pública do Sistema de Transporte Público do DF, de forma a tornar plena a utilização das obras financiadas dentro do escopo do PTU/DF.

- C38 – “O Programa deve possuir sistemas de gerenciamento que assegurem consistência dos registros com o SIGGO, e transferência integral e exata dos desembolsos realizados.”

R.: Reiteramos que restrições legais impedem a integração com o sistema SIGGO.

“Recomendação: À UGP/PTU realizar a conciliação das contas bancárias em reais, conferindo os valores aprovados para desembolso e os efetivamente debitados em conta; (Obs: recomendação já registrada em outros controles avaliados)”

R.: A UGP/SAG observa não ter recebido, até o momento, nenhuma conciliação bancária, apenas os extratos bancários, quando solicitados pela UAG/GOF à SF.

- C43 – “O Programa/projeto possuir processo de verificação da aderência das decisões, procedimentos e produtos às suas políticas e diretrizes.”

Condição Encontrada/ Causa/ Efeito

“2011- Situação encontrada no exercício corrente:

Com o avanço do Programa em 2010, o processo de verificação da aderência dos produtos do Programa e seus objetivos estão parcialmente comprometidos, haja vista a finalidade de melhorar o transporte público coletivo não ter avançado, nem apresentar perspectivas dentro de um cronograma razoável que permita esperar o atingimento dos objetivos do Programa, conforme comentário registrado no controle C11. Assim, considera-se implementado apenas parcialmente esse controle.”

R.: Metas/Indicadores (Marco Lógico do Programa) e cronograma estão sendo acompanhados, mas pendentes de definição para uma segunda etapa do Programa (PTU II). Vide também resposta do C11.

- C49 – “O Programa deve realizar conciliação das contas bancárias mensalmente, realizada por pessoa que não tenha participação no processo de desembolso, conferindo os valores aprovados para desembolso e os efetivamente debitados em conta, considerando ainda as devidas fontes de recursos aprovadas e efetivadas.”

R.: A UGP/SAG observa não ter recebido, até o momento, nenhuma conciliação bancária, apenas os extratos bancários, quando solicitados pela UAG/GOF à SF.

- C116 – “O sistema de TI deve ter Plano de Continuidade dos Serviços de TI definido, testado e formalizado.”

R.: A UGP, mesmo julgando satisfatória a rotina estabelecida, avaliará a necessidade de um plano de contingências e de revisão da defasagem do backup, conjuntamente com o BID.

- C118 – “O sistema de TI deve fazer o armazenamento tempestivo das mídias de backup em local seguro.”

R.: A UGP, mesmo julgando satisfatória a rotina estabelecida, avaliará a necessidade de um plano de contingências e de revisão da defasagem do backup, conjuntamente com o BID.

**Anexo B – Relatório de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia.**

**RESPOSTAS**



**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL**  
**SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES**  
**UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA – UGP**  
**UNIDADE DE GERENCIAMENTO LOCAL – UGL**



**MEMO Nº 0007/2011 – UGL/UGP/ST**

**Brasília, 18 de abril de 2011**

**PARA: José Augusto Pinto Júnior – Coordenador Executivo da UGP**

**DE: Samuel Dias Júnior – Coordenador da UGL**

*Ref.: Encaminhamento informações TCDF  
 – N.I. no. 03/2011 – Processo nº  
 31.531/2011 – TCDF.*

1946

De forma a prestar informações referentes à Nota de Inspeção nº 3/2011 referente ao processo nº 31.531/2011 que trata de assunto relacionado às obras implantação das obras de ampliação da capacidade e melhorias da DF-085 (EPTG) – Linha Verde – informo o que se segue após transcrição do texto na referida Nota de Inspeção:

1. Critério: Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR; Políticas para aquisição de bens e contratação de obras financiadas pelo BID (GN-2349-7); Lei nº 8.666/93. Editais; Termos de Referência; Especificações Técnicas; Normas ABNT; Normas DNIT; Práticas SEAP; Lei Distrital nº 2.105/98; Decreto Distrital nº 10.015/08
1. **Existência de diversos tipos de defeitos na superfície dos pavimentos flexível/asfáltico e rígido/concreto.** (Item A 5.1.1 da Matriz de Achados)
2. Critério: Caracterização dos defeitos encontrados conforme Norma DNIT 061/2004-TER/Pavimento Rígido - Defeitos - Terminologia (ffs. xx/xx) e Norma DNIT nº 005/2003 – TER/Defeitos nos pavimentos flexíveis e semi-rígidos - Terminologia (ffs. xx/xx).
1. Condição encontrada: Mediante inspeção visual in loco em 100% dos trechos, constataram-se, no trecho em pavimento flexível, diversos pontos com revestimento desgastado, afundamentos e panelas, conforme registrado no laudo contido no PT-IV (ffs. xx/xx). No pavimento rígido, observaram-se fissuras, trincas, esborçamento e várias placas quebradas, caracterizados no laudo do PT-III (ffs. xx/xx). O PT V apresenta o Relatório Fotográfico desses achados (ffs. 01/19).
2. Causa: Os tipos de defeitos encontrados, que refletem um desgaste precoce em obra tão recente (ainda não ocorreu o recebimento provisório) podem ser atribuídos à má execução do pavimento, e não conformidade dos materiais aplicados e ao acúmulo de águas pluviais decorrentes de ineficiência da drenagem pluvial no trecho. Especialmente em relação ao pavimento rígido, aplicado nas vias exclusivas de ônibus, há que se ressaltar que este ainda nem foi submetido às cargas de projeto mais elevadas, advindas do tráfego dos ônibus biarticulados com mais de 100 passageiros a bordo.
3. Efeitos: As principais decorrências dos defeitos encontrados são a redução da vida útil dos pavimentos e o comprometimento do conforto e segurança dos usuários.

Os defeitos encontrados no pavimento flexível são localizados, como demonstra o relatório e foram corrigidos pelo Consórcio contratado com acompanhamento da Supervisora que vem fazendo o controle de qualidade e o

**RECEBIDO**  
 Em 19/04/11 às 09:45h  
 F. F. F. F.

Brasília – Patrimônio Cultural da Humanidade

**RECEBIDO**  
 Em 19/04/11 às 09:51h  
 S. S. S. S.  
 UGP/SAG



recebimento dos mesmos. Os problemas encontrados foram decorrentes de falha de execução ou de problemas de traço do CBUQ e não se relacionam com falha da estrutura do pavimento.

Com relação ao pavimento rígido temos a informar que a Associação Brasileira de Cimento Portland acompanhou a execução dos serviços de implantação do pavimento rígido através de técnicos que permaneceram junto às equipes de concretagem durante toda a obra.

Os problemas apontados no relatório foram detectados previamente e a própria ABCP está elaborando um laudo de avaliação dos problemas e respectivo manual para correção dos mesmos. De qualquer maneira os problemas apontados no relatório estão relacionados, na sua maioria, a execução e aos materiais empregados, sendo precipitado afirmar que há falha estrutural do pavimento.

Diversas placas apresentam fissuras de retração e não fissuras por fadiga. Há até uma foto indicando que há buracos no pavimento de concreto, sendo que estes buracos são, na realidade, pegadas feitas por algum transeunte que andou sobre o concreto fresco apesar da sinalização que indicava a proibição de tráfego sobre a faixa recém concretada.

1. *Existência de erro de concordância longitudinal na estrutura da via.*  
(Item A 5 1.2 da Matriz de Achados)

4 *Critério: Projeto Executivo (fls. xx/xx), que apresenta previsão de seção tipo de pavimento, tanto nas vias expressas (pavimentos flexível e rígido) como nas vias marginais (apenas pavimento flexível), com caimento do centro para as duas laterais da pista*

Cabe esclarecer que se o projeto executivo apresenta seções transversais tipo e a eventual falha de concordância seria transversal e não longitudinal. A falha de concordância longitudinal ocorria caso o greide da rodovia apresenta ondulações, depressões ou degraus ao longo do trecho, o que de forma alguma ocorreu. Conclui-se assim que não houve qualquer falha de concordância longitudinal.

5. *Condição encontrada: Verificou-se erro de concordância longitudinal na estrutura da via em dois casos, entre as faixas do pavimento flexível das vias expressas e entre o pavimento rígido e as faixas de ônibus. A constatação se deu mediante teste in loco, que consiste em esticar uma linha de pedreiro transversalmente à via, revelando a discordância entre as faixas laterais em diversos pontos da rodovia. O Relatório Fotográfico contido no PT. V.*



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO - PTU  
UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA  
- UGP -



às fls 10/11 e 17/18 ilustra alguns dos trechos onde se verificaram essas falhas e as diferenças medidas, que atingiu até 5 cm em caso específico

As seções transversais indicadas no projeto executivo consideram a seção ideal de projeto, ou seja, com abaulamento convexo, sendo assim as bordas da rodovia apresentam cotas mais baixas que o eixo da mesma. Este conceito é adotado para prover o pavimento de melhor capacidade de drenagem lateral.

6 *Causas: No caso do pavimento flexível, atribuem-se essas falhas à execução da seção do pavimento asfáltico em desacordo com o Projeto Executivo. Parece que a falha ocorreu nos trechos das vias expressas com previsão de implantação completa da 4ª faixa e acostamento e restauração e aproveitamento das faixas já existentes.*

A seção transversal ideal adotada como seção tipo pelo projeto executivo considerou uma condição ideal, já descrita anteriormente. O projeto executivo determinou que os trechos cuja estrutura do pavimento fosse aproveitada seriam fresados até a base (cerca de 4 cm a 8 cm) e teriam a capa recomposta na nova espessura de projeto (cerca de 12 cm). Como o projeto executivo prevê apenas a remoção da camada de CBUQ existente a seção transversal do pavimento não seria modificada de forma alguma e qualquer anomalia na geometria desta seção seria preservada. O projetista partiu do pressuposto que todas as pistas a serem recuperadas/aproveitadas apresentavam seção transversal abaulada, o que, conforme indicado no relatório, não se verificou no local. Vale ainda frisar que para a correção do abaulamento do pavimento seria necessária a remoção da camada de base e sub-base e sua reconstrução atendendo a geometria desejada para a seção transversal. Tal serviço, em absoluto, foi orçado ou considerado no projeto executivo por motivos óbvios de economia, se a estrutura do pavimento encontra-se em bom estado não há razão para a demolição e posterior reconstrução.

7 *No segundo caso, entende-se que a falha ocorreu devido à ausência de detalhamento no Projeto Executivo do pavimento rígido, a ser executado nas baias de ônibus. Dessa forma, a fiscalização da obra, em conjunto com o Consórcio executor, resolveu adotar a solução de transformar a junta longitudinal existente entre o pavimento rígido e as baias de ônibus como canal de escoamento das águas da chuva, até que encontre uma saída ou boca de lobo da drenagem pluvial.*

A concordância do pavimento da faixa exclusiva de ônibus e das baias de ônibus pelo bordo externo da primeira tem como razão de ser o conforto do usuário do sistema de transporte coletivo que não correria o risco de ser encharcado a cada temporal pela água acumulada ao lado da baia e lançado



sobre os mesmo pelo ônibus que tem que encostar na calçada para o embarque e desembarque de passageiros. Decidiu-se assim pelo conforto e segurança do usuário e pela facilidade de drenar-se a água da chuva pela lateral do pavimento e não sob a estação troncal ou coletora. Novas descidas d água deverão ser implantadas de modo a garantir a retirada da água do pavimento.

II. *Inexistência de juntas de dilatação longitudinais e respectivas barras de ligação entre o pavimento rígido da via exclusiva para ônibus e as respectivas baias. (Item A.5.1.3 da Matriz de Achados)*

8. *Critério: Norma DNIT n° 047/2004-ES/Pavimento Rígido Execução de pavimento rígido com equipamento de pequeno porte Especificação de serviço (fls. xx/xx)*

9. *Condição Encontrada: Mediante inspeção in loco, constatou-se a inexistência de juntas de dilatação longitudinais e, conseqüentemente, das barras de ligação entre o pavimento de concreto da via exclusiva e as baias de ônibus, o que foi confirmado pelo fiscal da obra em reunião realizada em 17/03/11. Essa falha consta do Relatório Fotográfico do PT V, às fls. 12.*

10. *Causa: A omissão do Projeto Executivo em detalhar o pavimento rígido das baias de ônibus, seguida da decisão do Consórcio pela execução fora dos padrões estabelecidos em Norma, amparada pela não oposição do fiscal de obra e da empresa supervisora CONCREMAT.*

11. *Efeito: Combinado com acúmulo de chuva nessa junta, decorrente do achado anterior (falha na concordância longitudinal entre pavimento de concreto e as baias de ônibus) poderá ocorrer infiltração de água pluvial, acarretando comprometimento da estrutura do pavimento rígido das baias e da via expressa, reduzindo a sua vida útil.*

Inicialmente cabe esclarecer que o projeto não seguiu ou indicou que fosse seguida a norma do DNIT em referência. Ao contrário do que afirma o relatório há sim uma junta entre as placas da faixa de pavimento rígido e as placas da baia de ônibus. O serviço não realizado foi o da selagem destas juntas, serviço este que será executado quando da finalização do serviço de selagem das juntas transversais da faixa exclusiva de ônibus. Cabe ainda esclarecer que o projeto executivo não determina a aplicação de barras de ligação entre as placas da faixa exclusiva e das baias e sim a construção de junta do tipo macho/fêmea, conforme indicado no projeto DE-IN/085-001003EDT001.

III. *Falhas na selagem das juntas de dilatação transversais (entre as placas de concreto sucessivas) do pavimento rígido. (Item A.5.1.4 da Matriz de Achados)*

12. *Critério: Item 5.3.11 da norma DNIT n° 049/2004-ES/Pavimento Rígido - Execução de pavimento rígido com equipamento de forma deslizante - Especificação de Serviço (fls. xx/xx), relativo à execução da selagem das juntas, e item 5 da Norma DNIT n° 046/2004-EM/Pavimento Rígido - selante de junta - especificação de material (fls. xx/xx), que trata do ensaio para determinação das características do material selante.*

13. *Condição Encontrada: Durante inspeção local, constatou-se uma série de juntas de dilatação transversal sem a devida aplicação de material selante para fins de impermeabilização. Nas juntas em que houve a selagem, identificou-se, em alguns casos, a aplicação de material de selagem em excesso, ocasionando o seu transbordamento, conforme*



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO - PTU  
UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA  
- UGP -



apresentado no Relatório Fotográfico do PT V, às fls. 7/9, desatendendo ao previsto em norma. Adicionalmente, não foi localizado o ensaio do material selante utilizado para a determinação de suas características específicas, conforme previsão em norma acima mencionada.

14. *Causa:* Descuido na aplicação do selante de junta transversal, aliado à aparente falta de controle de execução por parte da empresa supervisora e do fiscal da obra, igualmente não se providenciou e não se exigiu os ensaios previstos na norma pertinente.

15. *Efeito:* A inexistência de selagem ou a falha na aplicação desse material comprometem a impermeabilização do pavimento reduzindo, assim, a sua vida útil. A falta dos ensaios para fins de aceitação no material selante utilizado pela executora inviabiliza a sua avaliação sob o ponto de vista de aderência, deformabilidade, durabilidade, absorção de água, dentre outros, que garantirão a sua função de impermeabilização no decorrer do tempo.

Os serviços de selagem das juntas estão sendo revisados de modo a atender ao determinado pelo projeto executivo. Novamente seguiu-se o projeto e o emprego de materiais industrializados aprovados pela ABCP e de eficácia comprovada em outras obras não determinou a adoção de ensaios específicos que seque estavam previstos no escopo da empresa supervisora. Todas as juntas que foram consideradas fora de conformidade pela fiscalização e supervisora da obras serão refeitas sem custo adicional.

IV. *Insuficiência e inexistência de sistema de drenagem de águas pluviais em alguns trechos das vias (Item A 5.1.5 da Matriz de Achados)*

16. *Critério:* Projeto Executivo

17. *Condição Encontrada:* A execução da drenagem pluvial não atendeu ao estabelecido no Projeto Executivo. De modo geral, o projeto prevê canaleta canteiro (SCC) praticamente ao longo de todo o trecho no canteiro central entre as vias expressas, e nos canteiros entre a via expressa norte e sua marginal e a via expressa sul e sua marginal. Verificou-se a inexistência desses elementos drenantes em diversos trechos, como se comprova no Relatório Fotográfico - PT V, às fls. 19/32. Constatou-se que o DER/DF publicou edital de licitação<sup>1</sup> para contratação da execução de obras de complemento da drenagem pluvial na via (fls. xx/xx).

Os projetos executivos foram seguidos e de modo geral foram implantados os equipamentos definidos nos mesmos. Os trechos onde não foram implantadas canaletas foram implantadas redes subterrâneas de acordo com a viabilidade das mesmas. Foram implantadas mais descidas d'água do que o previsto pelo projeto executivo. Durante a execução das obras buscou-se otimizar a drenagem com a implantação dos dispositivos indicados no projeto executivo e com o acréscimo de mais dispositivos que fossem necessários.

18. *Causa:* A falta de planejamento na execução da obra com relação ao tratamento das interferências das concessionárias de serviços públicos (CEB, CAESB, etc.) e as ocupações irregulares nas áreas próximas à rodovia acarretaram a adoção de soluções urgentes e antieconômicas. Isso onerou o contrato acima das expectativas, provocando a inexecução de parcela do objeto inicialmente contratado, em razão do esgotamento dos recursos após alcançar o limite de 25% de aditamento contratual. Não se explica como um



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO - PTU  
UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA  
- UGP -



*elemento construtivo tão relevante para a funcionalidade e segurança de uma rodovia tenha sido excluído do objeto da obra.*

Não foi excluída do objeto da obra a drenagem conforme indicado no relatório assim como não houve adoção de soluções antieconômicas. As soluções adotadas para a execução dos serviços e conclusão das obras foram os mais adequados considerando as condições da rodovia e suas faixas lindeiras. O projeto executivo considerou um cenário para o desenvolvimento dos serviços que não se verificou durante a execução da obra. Neste cenário simplesmente inexistem as interferências com as redes das concessionárias, as interferências com as ocupações das faixas lindeiras, a indisponibilidade de material para aterro, a inexistência de áreas para estocagem de material e um fluxo diário de 150 mil veículos e aproximadamente 500 milhão de habitantes.

O empenho dos profissionais envolvidos no desenvolvimento deste empreendimento permitiu que a despeito das omissões e falhas do projeto executivo e respectivo orçamento, da falta de cooperação dos demais entes do GDF e União relacionados à obra, da pluviometria acima da média no ano de 2009, das ocupações irregulares da faixa de domínio da DF-085 (EPTG), a obra fosse entregue dentro do prazo e a um custo razoável para obras deste porte em área urbanas densamente ocupadas. Não houve falha de planejamento por parte da equipe envolvida nas obras, pelo contrário, dadas as péssimas condições para a conclusão dos serviços, todas as soluções adotada foram exitosas no que se refere à qualidade, prazo de entrega e custo.

V. *Sinalização horizontal insuficiente e com baixa qualidade de execução e sinalização vertical insuficiente. (Item A.5.1.6 da Matriz de Achados)*

19 *Critério Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503, de 27/9/1997), Normas DNIT nº 100/2009 - ES/Obras complementares - Segurança no tráfego rodoviário - Sinalização horizontal -Especificação de serviço (fls. xx/xx) e DNIT nº 101/2009 - ES/ Obras complementares - Segurança no tráfego rodoviário - Sinalização vertical -Especificação de serviço (fls. xx/xx), que estabelecem padrões para a implantação de sinalização horizontal e vertical, respectivamente.*

20 *Condição Encontrada: A execução da sinalização horizontal não atende ao estabelecido em norma e, segundo informou o fiscal da obra em reunião realizada em 17/03/11, tem caráter provisório com vistas a liberar o tráfego na rodovia. A sinalização vertical praticamente inexistente nos padrões estabelecidos em norma, restringindo-se a algumas poucas placas na lateral da rodovia. O Relatório Fotográfico - PT V (fls. 16) demonstra essas constatações. Verificou-se que o DER/DF publicou edital de licitação<sup>7</sup> para contratação da execução de sinalização horizontal e vertical na via (fls. xx/xx).*



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO - PTU  
UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA  
- UGP -



21 *Causa* Tal qual no achado anterior, a falta de planejamento onerou o contrato acima das expectativas, provocando a inexecução de parcela do objeto inicialmente contratado, em razão do esgotamento dos recursos após alcançar o limite de 25% de aditamento contratual.

22 *Efeito* A sinalização horizontal e vertical foi um dos serviços excluídos do contrato. Para permitir a utilização das vias realizou-se uma sinalização provisória e descartável, que não atende aos padrões previstos em norma, comprometendo a segurança da rodovia para os usuários. Dessa forma, surgiu a necessidade de se licitar em separado a execução da sinalização vertical e horizontal.

A sinalização horizontal e a sinalização vertical da rodovia foram executadas em caráter provisório pelo próprio DER/DF.

Foram implantadas 140 placas ao longo do trecho sendo que as placas foram selecionadas no projeto executivo de modo a compor um conjunto mínimo de sinalização vertical até que fosse implantado o sistema definitivo indicado no projeto executivo.

A sinalização horizontal foi executada pelo DER/DF empregando os materiais disponíveis e que tem especificação diferente do projeto executivo. Tal fato é decorrente da inexistência de equipamento de pintura a quente no Departamento de Estradas de Rodagem.

Este serviço foi eliminado do escopo do contrato tendo em vista a falta de recursos e a possibilidade do DER/DF realizar os serviços em caráter provisório até que fosse realizada a contratação do serviço especificado no projeto executivo.

VI. *Paradas de ônibus e estações de transferência inacabadas* (Item A 5.1.7 da Matriz de Achados)

23 *Critério* Projeto Executivo

24 *Condição Encontrada* A execução dos abrigos e estações de transferência não atendeu ao estabelecido no Projeto Executivo não foram realizados os pisos, a acessibilidade, as redes elétricas e pluviais, a iluminação, etc. Pela análise do "Relatório do Projeto Executivo de Paradas, Estações e Passarelas", verificou-se que as paradas e estações ficaram restritas à construção das fundações e instalação dos pilares e das lajes pré-fabricadas, como se comprova no Relatório Fotográfico - PT V, às fls. 33/36.

25 *Causa* Novamente, a falta de planejamento na execução que acabou por onerar o contrato acima das expectativas, acarretou o aditamento até o limite máximo de 25% e a insuficiência dos recursos para a conclusão desse serviço por completo.

26 *Efeito* Há o risco de danos ou eventual comprometimento dos serviços já executados nas paradas e estações de transferência. Ademais, o atraso na disponibilização dessa importante parcela da infraestrutura da rodovia ao usuário do serviço de transporte público compromete o objetivo maior da obra. Adicionalmente, criou-se a necessidade de licitar em separado a conclusão das paradas e estações de transferência. Não se tem notícia de que o DER/DF tenha lançado qualquer edital para a conclusão dos serviços mencionados.



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO - PTU  
UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA  
- UGP -



As baias deverão ser finalizadas posteriormente através de novos contratos. Cabe esclarecer ainda que a iluminação indicada nos projetos executivos não foi considerada adequada pela CEB por estar fora das normas da mesma, sendo que esta companhia informou que não realizaria a manutenção do sistema de iluminação indicado no projeto caso este não estivesse de acordo com as suas diretrizes de projeto. Considerando-se este fato e ainda a falta de recursos orçamentária para a conclusão plena da obra decidiu pela eliminação deste item.

VII. *Identificação de escorregamento de aterros e erosão de taludes (Item A.5.1.8 da Matriz de Achados)*

27 *Critério: Norma DNIT nº 072/2006 - ES/Tratamento ambiental de áreas de uso de obras e do passivo ambiental de áreas íngremes ou de difícil acesso pelo processo de revegetação herbácea - Especificação de serviço (fls xx/xx)*

28 *Condição Encontrada: Mediante inspeção in loco constatou-se o escorregamento de aterros e a erosão de taludes, como se comprova no Relatório Fotográfico - PT V, às fls 32, caracterizando desatendimento à norma. Verificou-se a inexistência de sistema de contenção nos taludes de aterros, feita normalmente mediante plantio de espécies vegetais gramíneas. Observou-se que o DER/DF publicou edital de licitação<sup>3</sup> para realização de obras complementares, inclusive o plantio de grama em diversos trechos da rodovia (fls xx/xx)*

29 *Causa: Os problemas verificados decorrem da não execução de sistema de contenção nos taludes de aterros - o plantio de grama. Essa parcela também não foi executada por completo em decorrência da falta de planejamento na execução que onerou o contrato acima das expectativas, acarretando o aditamento até o limite de 25%, que impossibilitou a execução de alguns serviços.*

30 *Efeito: Decorre dessa falha o carregamento de terra para pista, comprometendo a segurança de tráfego para os usuários, aliada ao comprometimento do corpo do aterro, podendo provocar a ruína das estruturas locadas nele. Ademais, há a necessidade de se licitar em separado a complementação do plantio de grama em diversos trechos da rodovia.*

O DER/DF vem monitorando a condição dos taludes da obra e em caso de emergência tem atuado assim como o Consórcio Contratado. O plantio de grama foi limitado às áreas mais sensíveis à erosão em decorrência da indisponibilidade orçamentária e previsão incorreta no orçamento das obras.

Toda a terra que foi carregada para a pista foi removida e o Consórcio contratado já fez diversas revisões no trecho de modo a reconfomar os taludes e canteiros que apresentaram problemas.

VIII. *Estreitamento nas vias expressas norte e sul nos viadutos da RFFSA, Vicente Pires e Guarã (Item A.5.1.9 da Matriz de Achados)*

31 *Critério: Norma*



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO - PTU  
UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA  
- UGP -



32 *Condição Encontrada: Por meio de inspeção in loco verificou-se nas vias expressas norte e sul, especificamente nos viadutos da RFFSA, Vicente Pires e Guará, a existência de barreiras de proteção de concreto que evidenciam o estreitamento das faixas de pavimento asfáltico sobre os viadutos e a descontinuidade do acostamento, conforme visto no Relatório Fotográfico - PT V, às fls 18 e 19. Ademais, restou evidente também, a sinalização inadequada do referido estreitamento.*

33 *Causa: Houve falha no Projeto Executivo por não contemplar a previsão de alargamentos desses viadutos, nas vias expressas, de modo a acomodar a ampliação do número de faixas previstos. Somou-se a isso a multicitada insuficiência de recursos após o aditamento até o limite de 25%.*

34 *Efeito: Comprometimento da segurança da rodovia para os usuários e a necessidade de licitar em separado o alargamento dos citados viadutos.*

O relatório indica a falha do projeto executivo, entretanto cabe lembrar que este projeto foi submetido ao BID que o aprovou para a realização do processo licitatório.

O DER/DF já tem os projetos executivos das ampliações das OAE's e tão logo haja disponibilidade orçamentária poderá contratar estes serviços.

De qualquer maneira o DER/DF vem monitorando as condições de segurança nos trechos das OAE's e vem tomando medidas para aumentar a segurança dos usuários, tais como implantação de defensas e melhorias na sinalização.

  
**Samuel Dias Jr**  
Eng. Civil – CREA 8.927/D-DF  
ST/UGP/UGL  
Coordenador

## **Anexo C – Situação da Implementação de Recomendações e Saneamento de Pendências de Exercícios anteriores**

No 2º Parágrafo:

"A UGP/PTU, após, receber a manifestação do BID na citada CBR, encaminhou ao BID, em 15/12/2010, o Ofício 253/2010, informando as providências adotadas para saneamento das ressalvas apresentadas até aquela data. O BID, por sua vez, expediu o a CBR-745/2011, de 3/3/2011, comunicando recebimento das informações encaminhadas pela UGP."

A UGP entende que a última frase do referido parágrafo ficaria mais consistente com o teor da CBR citada, com a seguinte redação:

"A UGP/PTU, após, receber a manifestação do BID na citada CBR, encaminhou ao BID, em 15/12/2010, o Ofício 253/2010, informando as providências adotadas para saneamento das ressalvas apresentadas até aquela data. O BID, por sua vez, expediu a CBR-745/2011, de 3/3/2011, comunicando recebimento das informações encaminhadas pela UGP e, também, considerando satisfatórios os esclarecimentos prestados."

Obs.: Cópia da CBR-745/2011 segue em anexo (Anexo VII).

### **Ressalvas e recomendações da Auditoria**

3. Diferença de R\$ 102.498,61 na conta corrente 100-0166799, onde são depositados recursos internalizados do BID e de contrapartida do Mutuário.

R.: A UGP/SAG observa não ter recebido, até o momento, nenhuma conciliação bancária, apenas os extratos bancários, quando solicitados pela UAG/GOF à SF.

5. Processamento de dados (backup)

R.: A UGP, mesmo julgando satisfatória a rotina estabelecida, avaliará a necessidade de um plano de contingências e de revisão da defasagem do backup, conjuntamente com o BID.

6. Estrutura Funcional - Reduzido quadro de assessores da UGP/PTU

Está em curso, com a interveniência da Secretaria de Governo, processo de reestruturação dos diversos órgãos do complexo administrativo do GDF. No âmbito da Secretaria de Transportes, foi apresentada proposta de criação de mais três cargos de assessoramento superior, os quais, tão logo criados/remanejados pelo Senhor Governador e/ou Secretário de Governo, deverão resolver a deficiência apontada.

7. Estrutura Funcional - Inadequação parcial da segregação de funções e responsabilidade nos processos de aquisições de bens, obras e serviços do Programa.

As situações que pudessem significar malferimento ao princípio administrativo da segregação de funções estão sendo corrigidas, com interveniência da UAG/ST, especialmente com a designação de novos executores de contratos e recebedores de bens, obras e serviços.

8. Execução do Programa - Processo 030.000.731/2005 (PDTU)
9. Falhas na execução do contrato (PDTU)

R.: Onde se lê "PTU-DF", leia-se "**PDTU-DF**"

10. Atraso no andamento físico dos componentes do Programa (PDTU)

R.: Onde se lê "PTU-DF", leia-se "**PDTU-DF**"

A UGP observa que tanto a concepção do PTU, quanto o PDTU, foi fundamentada nos mesmos estudos, e que, após a conclusão do PDTU, em outubro/2010, verificou-se que os projetos do PTU continuam em conformidade com o Plano Diretor de Transporte Urbano do DF.

# **ANEXO I**



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO UNIDADE DE  
GERENCIAMENTO DO PROGRAMA - UGP -

Nº.:

026/2010-UGP

ATESTADO DE EXECUÇÃO

DADOS GERENCIAIS	Firma Executora <b>Consórcio MENDES JÚNIOR – SERVENG – CR ALMEIDA</b>		Banco – Agência - Conta <b>070-028-008.946-5</b>	
	Unidade Orçamentária <b>SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES</b>		Dados Gerenciais	
			Nota de Empenho	
			Nº <b>2010NE00166</b> <b>2010NE00182</b>	Data <b>26/02/2010</b> <b>04/03/2010</b>
Programa de Trabalho <b>26.782.0250.1092.0004 – IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE CORREDORES DE TRANSPORTE COLETIVO DO DISTRITO FEDERAL</b>				
Obras / Equipamento / Serviço <b>Obras de Adequação Viária da Rodovia DF-085 (EPTG) – Lote 02 (Trecho RFFSA à DF-003 EPIA), segundo os termos do Acordo Contratual Nº. 002/2009-ST, de 17/04/2009, no valor de R\$ 104.404.877,92 e do Primeiro Termo Aditivo (TAC) no valor de R\$7.709.509,11, objeto do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal, parcialmente financiado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR.</b>				
<b>PERÍODO DE EXECUÇÃO</b>		Início <b>01/05/2010</b>	Término <b>31/05/2010</b>	
<b>CONTRATO</b>		Número <b>Nº002/2009-ST</b>	Data <b>17/04/2009</b>	Vigência até <b>10/11/2010</b>
<b>ORDEM DE SERVIÇO</b>				
Nº <b>Nº003/2009-ST</b>	Data <b>19/05/2009</b>	Valor <b>R\$112.114.387,03</b>		
Saldo Anterior R\$ <b>R\$ 27.257.643,80</b>	Valor da Requisição R\$ <b>R\$ 17.125.736,80</b>	Saldo Atual R\$ <b>R\$ 10.131.907,00</b>		
ESPECIFICAÇÃO DO EQUIPAMENTO OU ETAPA DA OBRA	Atesto a execução da etapa da Obra / Serviço ou o recebimento do Equipamento supra, conforme abaixo discriminado:			
	Despesa referente ao pagamento da décima segunda medição dos serviços técnicos de engenharia de construção das Obras de Adequação Viária da Rodovia DF-085 (EPTG) – Lote 02 (Trecho RFFSA à DF-003 EPIA), conforme Boletim de Medição – BM nº 012/10 – Lote 2, de abril/2010, Relatório de Progresso – Fotográfico, de abril/2010, Relatório sobre Meio-ambiente, Segurança e Medicina do Trabalho, de abril/2010, Certificado de Qualidade e Laudos de Sondagem e Cronograma Físico-Financeiro da Obra. A medição em referência não considerou qualquer redução, retenção ou antecipação de pagamentos, nem corrigiu ou modificou medições anteriores.			
	Valor dos serviços	<b>R\$ 17.125.736,80</b>	ISS Taxa (Fluido)	1,0 % <b>R\$ 171.257,37</b>
			IRPJ (Retido)	1,5% <b>R\$0,00</b>
Fonte de Recurso do Pagamento	<b>100</b>	<b>30,00%</b>	<b>R\$ 5.137.721,04</b>	
Fonte de Recurso do Pagamento	<b>136</b>	<b>70,00%</b>	<b>R\$ 11.988.015,76</b>	
Processo:	<b>410.003.339/2008</b>			
<b>VALOR</b>	<b>R\$ 17.125.736,80</b> (Dezessete milhões, cento e vinte e cinco mil, setecentos e trinta e seis reais e oitenta centavos)			
Para conclusão da obra falta executar	<b>9,04%</b>	RITMO		
		<b>2</b>	1 - NORMAL 2 - ADIANTADO 3 - ATRASADO	
Brasília - DF 19/07/2010	<b>Ronery Narcizo Fernandes</b> Engº Civil 9878/D-DF Gerente de Engenharia Responsável pela Supervisão Nº 39167/2009/UGP-CR Almeida		Brasília - DF 19/07/2010	
Brasília - DF 19/07/2010	<b>Winston Lima e Silva</b> Coordenador <b>CONCREMAT</b> Responsável pela Supervisão Técnica		<b>Samuel Dias Jr.</b> Engº Civil CREA - 8927/D-DF Executor do Contrato Executor do Contrato	



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO UNIDADE DE  
GERENCIAMENTO DO PROGRAMA - UGP -

Nº.:

026/2010-UGP

ATESTADO DE EXECUÇÃO

DADOS GERENCIAIS	Firma Executora <b>Consórcio MENDES JÚNIOR – SERVENG – CR ALMEIDA</b>		Banco – Agência - Conta <b>070-028-008.946-5</b>	
	Unidade Orçamentária <b>SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES</b>		Dados Gerenciais Nº: <b>2010NE00166</b> <b>2010NE00182</b>	Nota de Empenho Data: <b>26/02/2010</b> <b>04/03/2010</b>
	Programa de Trabalho <b>26.782.0250.1092.0004 – IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE CORREDORES DE TRANSPORTE COLETIVO DO DISTRITO FEDERAL</b>			
	Obra / Equipamento / Serviço Obras de Adequação Viária da Rodovia DF-085 (EPTG) – Lote 02 (Trecho RFFSA à DF-003 EPIA), segundo os termos do Acordo Contratual Nº. 002/2009-ST, de 17/04/2009, no valor de R\$ 104.404.877,92 e do Primeiro Termo Aditivo (TAC) no valor de R\$7.709.509,11, objeto do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal, parcialmente financiado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR.			
PERÍODO DE EXECUÇÃO		Início <b>01/05/2010</b>	Término <b>31/05/2010</b>	
CONTRATO		Número <b>Nº002/2009-ST</b>	Data <b>17/04/2009</b>	Vigência até <b>10/11/2010</b>
<b>ORDEM DE SERVIÇOS</b>				
Nº	<b>Nº003/2009-ST</b>	Data	<b>19/05/2009</b>	Valor
				<b>R\$112.114.387,03</b>
Saldo Anterior R\$	<b>R\$ 27.257.643,80</b>	Valor da Requisição R\$	<b>R\$ 17.125.736,80</b>	Saldo Atual R\$
				<b>R\$ 10.131.907,00</b>
ESPECIFICAÇÃO DO EQUIPAMENTO OU ETAPA DA OBRA	Atesto a execução da etapa da Obra / Serviço ou o recebimento do Equipamento supra, conforme abaixo discriminado:			
	Despesa referente ao pagamento da décima terceira medição dos serviços técnicos de engenharia de construção das Obras de Adequação Viária da Rodovia DF-085 (EPTG) – Lote 02 (Trecho RFFSA à DF-003 EPIA), conforme Boletim de Medição – BM nº 013/10 – Lote 2, de maio/2010, Relatório de Progresso – Fotográfico, de maio/2010, Relatório sobre Meio-ambiente, Segurança e Medicina do Trabalho, de maio/2010, Certificado de Qualidade e Laudos de Sondagem e Cronograma Físico-Financeiro da Obra. A medição em referência não considerou qualquer redução, retenção ou antecipação de pagamentos, nem corrigiu ou modificou medições anteriores.			
	Valor dos serviços	<b>R\$ 17.125.736,80</b>	ISS Taxa (Retido)	1,0 % <b>R\$ 171.257,37</b>
			IRPJ (Retido)	1,5% <b>R\$0,00</b>
Fonte de Recurso do Pagamento	<b>100</b>	<b>30,00%</b>	<b>R\$ 5.137.721,04</b>	
Fonte de Recurso do Pagamento	<b>136</b>	<b>70,00%</b>	<b>R\$ 11.988.015,76</b>	
Processo:	<b>410.003.339/2008</b>			
VALOR	<b>R\$ 17.125.736,80</b> (Dezessete milhões, cento e vinte e cinco mil, setecentos e trinta e seis reais e oitenta centavos)			
Para conclusão da obra falta executar	<b>9,04%</b>	ITEMO	<b>2</b>	
			1 – NORMAL 2 – ADIANTADO 3 – ATRASADO	
Brasília - DF. : 14/07/2010	 <b>Ronery Alcino Fernandes</b> Engº Civil 9878/D-DF Responsável Técnico		Brasília - DF. : 14/07/2010	
Brasília - DF. : 14/07/2010	 <b>Vinícius Lima e Silva</b> Coordenador <b>CONCREMAT</b> Responsável pelo Gerenciamento Técnico		Executor do Contrato	

## **ANEXO II**



EXTREMA CONSTRUÇÃO LTDA.

Fone: 3233-8469

Sia/Sul Trecho 03 - Lote 625/695 - Bloco A - Sala 215  
Guará - Brasília - DF

CNPJ: 04.447.448/0001-09

CF/DF: 07.422.854/001-86

NOTA FISCAL DE SERVIÇOS  
Modelo 3

USUÁRIO FINAL  REMESSA  
 SUBCONTRATAÇÃO  ENTRADA

1ª Via Branca - 2ª Via Rosal - 3ª Via Amarela - 4ª Via Verde

Nº 053

Data Limite para emissão: 15/12/2007

TOMADOR DE SERVIÇO OU DESTINATÁRIO

Secretaria de Estado de Obras

AIDF: 151.502.690/2006

ENDEREÇO Anexo Palácio Amaro do Buriti 12º andar N2

NF Prorrogada até 15/12/2008

Portaria S E F P Nº 388/2006

CIDADE Brasília

ESTADO

Distrito Federal

CNPJ 00.394.742/0001-49

INSC. EST.

Instituto

DATA DE EMISSÃO

07-03-08

Código	Quant	DESCRIÇÃO	PREÇOS R\$	
			UNITÁRIO	TOTAL
		Fabricação de Projeto Executivo de Corredor de Ônibus na Avenida Hebe Protes entre a EPT (OF-001) Pistão Norte e a Via N1, N2 em Pulcinha DF. 7ª etapa Contrato nº 503/2007 do VACAP		
		Retenções		
		IR - 1,5%		
		PIS - 0,65%		
		COFINS - 3%		
		CSLL - 1%		
		BBB - 106014413-9		
DEDUÇÕES LEGAIS			TOTAL	R\$ 12.229,98
BASE DE CÁLCULO DO ISS			TOTAL DO ISS	
INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES				

L&G Impressos Padronizados Ltda-ME - Q. 85 CL 27 Loja 06 - Sobradinho-DF - CNPJ: 06.835.845/0001-77 - UF/DF: 07.444.813/001-30  
04 Tls. 25x4 - de 001 à 100 - AIDF: 151.502.690/2006

Recebemos de EXTREMA CONSTRUÇÃO LTDA. os serviços constantes desta Nota Fiscal Mod. 3

Data de Recebimento

Identificação e Assinatura do Recebedor

NOTA FISCAL

Nº 053


**Detalhamento de Previsão de Pagamento**

Data de Emissão	02/04/2008	Data de Vencimento	04/04/2008	Nº Documento	2008PP00474
Unidade Gestora	190101 - SECRETARIA DE ESTADO	Paga -	2008OB08052		
Gestão	00001 - TESOURO				
UG Pagadora	130101	Gestão Pagadora	00001	Data Pagamento	04/04/2008
Domicílio Bancário	070 00100 8001080				
Credor	04447448000109 - EXTREMA CONSTRUÇÃO S/C LTDA				
Domicílio Bancário	070 00106 014413-9			Identificação	
Código da União		Período de Competência			
Processo	410.000.913/2007	Valor			18.075,51
NL Referência	2008NL00703	NE Referência			2007NE01356
Finalidade	CT 004/07,AE 1-0114/08, EXTREMA - REST.PG. N PROC				

Evento	Inscrição	Classificação	Fonte	Valor
710002	2007NE01356	344905103	100000000	18.075,51
701977				18.075,51

Usuário Lançado em: 02/04/2008 às 12:36:31 por 35879432149 - ZILMAR FERREIRA BONIFÁCIO

ATESTADO DE EXECUÇÃO

N.º  
1-0113/2008  
SECINT/DU

DADOS GERENCIAIS

Firma Executora EXTREMA - Construção Ltda		Banco e Conta	
Unidade Orçamentária Secretaria de Estado de Obras		Nota de Empenho N.º 0115/2007      Data: 28/02/2007	
Projeto/Atividade 15.451.0250.1092-0001			
Obra/Equipamento Elaboração de projeto executivo			
PERÍODO DE EXECUÇÃO	Início	29/10/2007	Término 26/01/2008
	Número	004/2007	Vigência até 25/04/2008
CONVÊNIO	Data	28/02/2007	Vigência até
CONTRATO	Número	503/2007	Data 21/03/2007
			Vigência até 20/03/2008

ORDEN DE SERVIÇO

N.º 005/2007	Data 05/03/2007	Valor R\$ 488.839,39
Saldo anterior R\$ 12.220,97	Valor da Requisição R\$ 12.220,97	Saldo Atual R\$ 0,00

Atesto a execução da obra/serviço ou o recebimento do equipamento supra, conforme abaixo discriminado:

Despesa referente ao pagamento da 7ª Etapa dos serviços de elaboração de projeto executivo de corredor de ônibus, locação, nivelamento, projetos geométricos (altimétrico e planimétrico), dimensionamento dos pavimentos (existente e novo), planilha orçamentária, na AVENIDA HÉLIO PRATES, TRECHO ENTRE A EPCT (DF 001) PISTÃO NORTE, em TAGUATINGA e a VIA N1/N2, em GEILÂNDIA/DF., conforme consta do Processo 112.000.933/2008. Anexamos a Nota Fiscal 053 e cópia do cronograma físico-financeiro.

Valor dos serviços	12.220,97	ISS	0,00%	0,00
		IR	1,50%	183,31
		PIS/PASEP	0,65%	79,44
		COFINS	3,00%	366,63
		CSLL	1,00%	122,21

Processo de Licitação: 030.003.948/2005  
Glosado na NF 053 o valor de R\$ 0,01

VALOR R\$ 11.469,38 onze mil, quatrocentos e sessenta e nove reais e trinta e oito centavos

Para conclusão da obra falta executar  %

- RITMO
- 1 - Normal
  - 2 - Adiantado
  - 3 - Atrasado

Brasília-DF 19/03/2008

Eng.º Civil SÉRGIO ANTONIO GURGEL DE OLIVEIRA  
Chefe da DIATEC/DIAT/FRADU - NOVACAP  
CREA 11.5530-CE  
Responsável pela execução da obra

Brasília-DF

Executor do Convênio/Contrato

Brasília-DF

Supervisor da obra

Pase

**EXTREMA CONSTRUÇÃO LTDA.**  
 Fone: 3233-8469  
 Sia/Sul Trecho 03 - Lote 625/695 - Bloco A - Sala 215  
 CEP: 71.200-030 Guará - Brasília - DF  
 CNPJ: 04.447.448/0001-09 CF/DF: 07.422.954/001-96

**NOTA FISCAL DE SERVIÇOS**  
 Modelo 3  
 USUÁRIO FINAL  REMESSA  
 SUBCONTRATAÇÃO  ENTRADA  
 1ª Via Branca - 2ª Via Rosal - 3ª Via Amarela - 4ª Via Verde  
 Nº 055  
 Data Limite para emissão: 16/12/2007

TOMADOR DE SERVIÇO OU DESTINATÁRIO  
 Secretaria de Estado de Obras  
 Endereço: Anexo Palácio do Burity 12º andar 12B  
 Cidade: Brasília Estado: Distrito Federal  
 CNPJ: 01.314.742/0001-49 INSC. EST.: Isento DATA DE EMISSÃO: 07-03-08  
 AIDF: 151.502.690/2006  
 NF Prorrogada até 15/12/2008  
 Portaria S E F P Nº 386/2006

Código	Quant.	DESCRIÇÃO	PREÇOS R\$	
			UNITÁRIO	TOTAL
		Elaboração de Projeto Executivo de Conexão de Armaturas na Avenida Jovelio Prates entre a EPTC (DF-001) Pista Norte e a Via N1 e N2 em Ceilândia-DF. 8ª etapa.		
		Contrato 503/2007 NOVACAP		
		Interesses:		
		IR - 1,5%		
		PIS - 0,65%		
		COFINS - 3%		
		CSLL 11%		
		BBB - 106014415-9		
DEDUÇÕES LEGAIS				
BASE DE CÁLCULO DO IBS			TOTAL	
INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES			TOTAL DO IBS	

L&G Impressões Padronizadas Ltda-ME - Q. 06 CL 27 Loja 05 - Sobradinho-DF - CNPJ: 05.636.845/0001-77 - UF/DF: 07.444.613/001-30  
 04 Tls. 26x4 - de 001 à 100 - AIDF: 151.502.690/2905

Recebemos de EXTREMA CONSTRUÇÃO LTDA., os serviços constantes desta Nota Fiscal Mod. 3

Data de Recebimento	Identificação e Assinatura do Recebedor	NOTA FISCAL Nº 055
---------------------	---	-----------------------


**Detalhamento de Previsão de Pagamento**

**Data de Emissão** 02/04/2008      **Data de Vencimento** 04/04/2008      **Nº Documento** 2008PP00475  
**Unidade Gestora** 190101 - SECRETARIA DE ESTADO      **Paga -** 2008OB08053  
**Gestão** 00001 - TESOURO  
**UG Pagadora** 130101      **Gestão Pagadora** 00001      **Data Pagamento** 04/04/2008  
**Domicílio Bancário** 070 00100 8001080  
**Credor** 04447448000109 - EXTREMA CONSTRUÇÃO S/C LTDA  
**Domicílio Bancário** 070 00106 014413-9      **Identificação**  
**Código da União**      **Período de Competência**  
**Processo** 410.000.913/2007      **Valor** 85.386,03  
**NL Referência** 2008NL00704      **NE Referência** 2007NE01404  
**Finalidade** CT 004/07,AE 1-0115/08, EXTREMA - REST.PG. Ñ PROC

Evento	Inscrição	Classificação	Fonte	Valor
710002	2007NE01404	344905103	100000000	85.386,03
701977				85.386,03

**Usuário** Lançado em: 02/04/2008 às 12:37:53 por 35879432149 - ZILMAR FERREIRA BONIFÁCIO

ATESTADO DE EXECUÇÃO

N.º  
1-0114/2008  
SECONT/DU

DADOS GERENCIAIS

Firma Executora EXTREMA - Construção Ltda		Banco e Conta	
Unidade Orçamentária Secretaria de Estado de Obras		Nota de Empenho N.º 1356/2007      Data: 21/12/2007	
Projeto/Atividade 15.451.0250.1092-0001			
Obra/Equipamento Elaboração de projeto executivo			
PERÍODO DE EXECUÇÃO		Início 27/01/2008	Término 25/02/2008
CONVENIO		Número 004/2007      Data 28/02/2007	Vigência até 25/04/2008
CONTRATO		Número 503/2007      Data 21/03/2007	Vigência até 20/03/2008

ORDEN DE SERVIÇO		
N.º 634/2007	Data 31/12/2007	Valor R\$ 19.260,00
Saldo anterior R\$ 19.260,00	Valor da Requisição R\$ 19.260,00	Saldo Atual R\$ 0,00

ESPECIFICAÇÃO DO EQUIPAMENTO OU ETAPA DE OBRA

Atesto a execução da obra/serviço ou o recebimento do equipamento supra, conforme abaixo discriminado:  
Despesa referente ao pagamento da 8ª Etapa dos serviços de elaboração de projeto executivo de corredor de ônibus, locação, nivelamento, projetos geométricos (altimétrico e planimétrico), dimensionamento dos pavimentos (existente e novo), planilha orçamentária, na AVENIDA HÉLIO PRATES, TRECHO ENTRE A EPCT (DF 001) PISTÃO NORTE, em TAGUATINGA e a VIA N1/N2, em CEILÂNDIA/DF, conforme consta do Processo 112.000.934/2008. Anexamos a Nota Fiscal 055 e cópia do cronograma físico-financeiro.

Valor dos serviços	19.260,00	ISS	0,00%	0,00
		IR	1,50%	288,90
		PIS/PASEP	0,65%	125,19
		COFINS	3,00%	577,80
		CSLL	1,00%	192,60
Processo de Licitação:	030.003.948/2005			
Complemento de nº	1-0115/2008-SECONT/DU			

**VALOR** R\$ 18.075,51 dezoito mil e setenta e cinco reais e cinquenta e um centavos

Para conclusão da obra falta executar  %

**RITMO**  
1 - Normal  
2 - Adiantado  
3 - Atrasado

Brasília-DF 19/03/2008	Brasília-DF
Eng.º Civil <b>SERGIO ANTONIO GURGEL DE OLIVEIRA</b> Chefe da DIATEC/SEINFRA/DU - NOVACAP CREA 11.553/D-CE	Executor do Convênio/Contrato
Responsável pela execução da obra	
Brasília-DF	Supervisor da obra

Outras OS's  
Outras NE's

ATESTADO DE EXECUÇÃO

N.º  
1-0115/2008  
SECINT/DU

DADOS GERENCIAIS

Firma Executora EXTREMA - Construção Ltda		Banco e Conta	
Unidade Orçamentária Secretaria de Estado de Obras		Nota de Empenho N.º 1404/2007      Data: 27/12/2007	
Projeto/Atividade 15.451.0250.1092-0001			
Obra/Equipamento Elaboração de projeto executivo			
PERÍODO DE EXECUÇÃO		Início 27/01/2008	Término 25/02/2008
CONVÊNIO		Número 004/2007      Data 28/02/2007	Vigência até 25/04/2008
CONTRATO		Número 503/2007      Data 21/03/2007	Vigência até 20/03/2008

ORDEN DE SERVIÇO

N.º 635/2007	Data 31/12/2007	Valor R\$ 101.468,24
Saldo anterior R\$ 101.468,24	Valor da Requisição R\$ 90.981,38	Saldo Atual R\$ 10.486,86

ESPECIFICAÇÃO DO EQUIPAMENTO OU ETAPA DE OBRA

Atesto a execução da obra/serviço ou o recebimento do equipamento supra, conforme abaixo discriminado.:

Despesa referente ao pagamento da 8ª Etapa dos serviços de elaboração de projeto executivo de corredor de ônibus, locação, nivelamento, projetos geométricos (altimétrico e planimétrico), dimensionamento dos pavimentos (existente e novo), planilha orçamentária, na AVENIDA HÉLIO PRATES, TRECHO ENTRE A EPCT (DF 001) PISTÃO NORTE, em TAGUATINGA e a VIA N1/N2, em CEILÂNDIA/DF., conforme consta do Processo 112.000.934/2008. Anexamos a Nota Fiscal 055 e cópia do cronograma físico-financeiro.

Valor dos serviços	90.981,38	ISS	0,00%	0,00
		IR	1,50%	1.364,72
		PIS/PASEP	0,65%	591,38
		COFINS	3,00%	2.729,44
		CSLL	1,00%	909,81

Processo de Licitação.: 030.003.948/2005  
Complemento a o de nº 1-0114/2008-SECINT/DU

**VALOR** R\$ **85.386,03** oitenta e cinco mil, trezentos e oitenta e seis reais e três centavos

Para conclusão da obra falta executar  %

**CRITÉRIO**  
1 - Normal  
2 - Adiantado  
3 - Atrasado

Brasília-DF 19/03/2008

Eng.º Civil SÉRGIO ANTONIO BURGEL DE OLIVEIRA  
Chefe da Diatec/DETRAN/DF - NOVACAP  
CREA Nº 5530-CE  
Responsável pela execução da obra

Brasília-DF

Executor do Convênio/Contrato

Brasília-DF

Supervisor da obra

## **ANEXO III**



**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL**  
Secretaria de Estado de Transportes  
Programa de Transporte Urbano - PTU  
Unidade de Gerenciamento do Programa - UGP



**OFÍCIO**

Nº. 67 /2011 – UGP/ST

Brasília, 15 de abril de 2011.

**Ref.:** Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR – Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU/DF – **Processo 31051/2010 – 5ª ICE** – Demonstrações Financeiras e Notas Explicativas.

Senhor Auditor,

Em função dos novos modelos de Relatórios Financeiros para as Operações Financiadas pelo BID, e considerando as observações e solicitações feitas por meio de mensagens eletrônicas e contatos telefônicos, no período entre 21/03/11 e 12/04/11, estamos encaminhando:

- Demonstração de Fluxo de Caixa;
- Demonstração de Investimentos Acumulados;
- Notas Explicativas das Demonstrações Financeiras;
- Quadros Explicativos.

1.949

Estes documentos substituem aqueles enviados anteriormente, por meio do Ofício nº 15/2011 – UGP/ST, de 10/02/11.

Colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais.

Atenciosamente,

**José Augusto Pinto Júnior**  
Coordenador Executivo da UGP/PTU  
Brasília Integrada

Ao Senhor  
**JOSÉ HIGINO DE SOUZA**  
Auditor de Controle Externo  
Tribunal de Contas do Distrito Federal  
**NESTA**

Recebido em 15.04.11  
18:18h.





CONTRATO DE EMPRÉSTIMO: 1957-OC/BR  
DEMONSTRAÇÃO DE FLUXO DE CAIXA

	Período terminado em 2009			Período terminado em 2010		
	BID	Contrapartida	TOTAL	BID	Contrapartida	TOTAL
<b>RECURSOS RECEBIDOS</b>						
Acumulado início do Exercício				1.843.829,12	64.238,10	1.908.067,22
Durante o Período						
- Desembolso Recebido	41.587.065,59	38.118.001,06	79.705.066,65			
- Juros recebidos		64.238,10	64.238,10			
- FIV					462.059,91	462.059,91
- Outros						
<b>Total Recursos Recebidos</b>	<b>41.587.065,59</b>	<b>38.182.239,16</b>	<b>79.769.304,75</b>	<b>91.780.217,63</b>	<b>37.104.836,65</b>	<b>128.885.054,28</b>
<b>DESEMBOLSOS EFETUADOS</b>						
Acumulado início do Exercício						
Durante o Período						
- Desembolso Efetuados Durante o Período						
- Solicitação de Reembolso / Justificativa de Desembolso apresentado ao BID	39.743.236,47	38.118.001,06	77.861.237,53			
- Pagos por Bens e Serviços Pendentes de Comprovação / Justificativa						
- FIV						
- Outros						
<b>Total Desembolsado</b>	<b>39.743.236,47</b>	<b>38.118.001,06</b>	<b>77.861.237,53</b>	<b>80.280.495,82</b>	<b>36.578.498,64</b>	<b>116.858.994,46</b>
<b>Saldo Disponível ao Final do Período</b>	<b>1.843.829,12</b>	<b>64.236,10</b>	<b>1.908.067,22</b>	<b>11.499.721,81</b>	<b>526.338,01</b>	<b>12.026.059,82</b>

Brasília/DF, 13 de abril de 2011

  
**José Augusto Pinto Junior**  
Coordenador Executivo da UGP/PTU

DEMONSTRATIVO DE INCREMENTOS ACUMULADOS

Ejercicio 2011

Concepto	Incremento de Ejercicio 2008			Incremento de Ejercicio 2009			Incremento de Ejercicio 2010			Incremento de Ejercicio 2011			Total Proyecto	Total Proyecto	BIC	Local
	MED	Local	TOTAL													
1. Ingresos y Aportes	8.732.000,00	8.628.000,00	1.732.000,00	1.122.840,00	8.738.131,00	1.021.840,00	8.728.131,00	1.021.840,00	1.222.700,00	2.197.871,00	1.007.871,00	8.828.800,00	8.828.800,00	7.154.800,00	8.828.800,00	198.118,12
1.1. Bienes e Inmuebles	8.110.000,00	8.000.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00	8.110.000,00	1.000.000,00	8.110.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00
1.2. Bienes Muebles	622.000,00	628.000,00	732.000,00	122.840,00	628.131,00	221.840,00	628.131,00	221.840,00	222.700,00	1.197.871,00	207.871,00	828.800,00	828.800,00	714.800,00	828.800,00	198.118,12
2. Gastos	184.835.000,00	189.425.000,00	84.800.000,00	18.600.000,00	18.110.310,00	72.110.310,00	18.110.310,00	72.110.310,00	33.832.715,00	115.943.025,00	115.943.025,00	115.943.025,00	115.943.025,00	115.943.025,00	115.943.025,00	115.943.025,00
2.1. Gastos de Personal	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00
2.2. Gastos de Materiales	84.835.000,00	89.425.000,00	44.800.000,00	18.600.000,00	84.835.310,00	44.835.310,00	84.835.310,00	44.835.310,00	33.832.715,00	115.943.025,00	115.943.025,00	115.943.025,00	115.943.025,00	115.943.025,00	115.943.025,00	115.943.025,00
2.3. Gastos de Mantenimiento	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00
2.4. Gastos de Servicios	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00
2.5. Gastos de Otros	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00
3. Ingresos y Aportes	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00
3.1. Ingresos de Impuestos	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00
3.2. Ingresos de Otros	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00
3.3. Ingresos de Otros	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00
4. Gastos de Mantenimiento	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00
4.1. Gastos de Mantenimiento	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00
4.2. Gastos de Mantenimiento	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00
4.3. Gastos de Mantenimiento	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00
5. Ingresos y Aportes	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00
5.1. Ingresos de Impuestos	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00
5.2. Ingresos de Otros	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00
5.3. Ingresos de Otros	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00
TOTAL	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00	100.000.000,00
PARA PASAR A:																

Jorge Augusto Prieto Rojas  
 Contralor General de la C.D. de Bogotá

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS DO  
PROGRAMA 1957/OC-BR

**1. Descrição do Projeto / Programa**

O PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL - PTU/DF tem por fim melhorar as condições de mobilidade e a acessibilidade da população do Distrito Federal, principalmente aquela de menores recursos, aumentando a integração entre os núcleos urbanos locais. As ações propostas possuem foco na implantação de uma nova concepção de operação do sistema de transporte público coletivo, fundamentada na idéia de integração entre itinerários ônibus/ônibus e ônibus/metrô. As intervenções físicas contextualizam-se como um meio de viabilizar o modelo de gestão.

**OBJETIVO GERAL**

Promover a mobilidade no Distrito Federal, a fim de aumentar a integração dos núcleos urbanos da área metropolitana de Brasília e melhorar as condições de equidade e qualidade de vida da população.

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- Criar vias exclusivas para ônibus e melhorar o acesso dos usuários nos veículos, nas paradas e nos terminais;
- Construir ou reformar pontos de parada e terminais de ônibus;
- Melhorar as ações do Governo com relação aos transportes, como a fiscalização dos serviços e o atendimento aos usuários, mediante o fortalecimento institucional da Secretaria de Transportes e da DFTrans;
- Melhorar a segurança de trânsito para os pedestres, os ciclistas e os veículos;
- Implementar o sistema de bilhetagem automática;
- Implantar a Câmara de Compensação de Receitas e Créditos.



## Custo do Programa e plano de financiamento

O custo do Programa foi estimado no equivalente a US\$ 269.885.000,00 (duzentos e sessenta e nove milhões, oitocentos e oitenta e cinco mil dólares), cuja distribuição por fonte de financiamento e categoria de investimento é indicada no quadro seguinte:

### *Custo e financiamento*

(em milhares de US\$)

CATEGORIA DE INVESTIMENTO		Banco	Contribuição Local	TOTAL
<b>1.</b>	<b>Engenharia e Administração</b>	<b>9.752</b>	<b>6.628</b>	<b>16.380</b>
1.1	Estudos e Projetos	2.300	3.800	6.100
1.2	Administração do Programa*	7.452	2.828	10.280
<b>2.</b>	<b>Custos Diretos</b>	<b>159.625</b>	<b>84.860</b>	<b>244.485</b>
2.1	Melhoria e Integração do Transporte Público	138.792	69.728	208.520
2.2	Segurança viária para o transporte motorizado e não-	10.550	10.550	21.100
2.3	Centro de Controle e Sistema de Semáforos	1.785	2.500	4.285
2.4	Sistema de Gestão e Operação do Transporte Público	3.584	1.536	5.120
2.5	Supervisão de Obras	4.914	546	5.460
<b>3.</b>	<b>Fortalecimento Institucional</b>	<b>7.398</b>	<b>822</b>	<b>8.220</b>
3.1	Secretaria de Transportes	2.070	230	2.300
3.2	DETrans	4.383	487	4.870
3.3	Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente	945	105	1.050
<b>4.</b>	<b>Custos Concorrentes</b>		<b>800</b>	<b>800</b>
4.1	Desapropriações		50	50
4.2	Reassentamentos		50	50
4.3	Compensação Ambiental e Social		700	700
<b>5.</b>	<b>Custos Financeiros**</b>			
5.1	Inspeção e supervisão			
<b>TOTAL</b>		<b>176.775</b>	<b>93.110</b>	<b>269.885</b>

Não houve alteração ou modificação do contrato após a assinatura

Para a implantação do Programa, foram firmados convênios entre a Secretaria de Estado de Transportes e os órgãos co-executores, conforme:

Convênio Nº 001/2008 - firmado com o DER-DF, em 17/01/2008

Convênio Nº 002/2008 - firmado com o DEFTRANS-DF, em 17/01/2008

Convênio Nº 003/2008 - firmado com a NOVACAP, em 17/01/2008

## 2. Principais Políticas Contábeis

- 2.1 As demonstrações financeiras básicas foram elaboradas pelo regime de caixa, seguindo orientação do BID, registrando-se as receitas quando do recebimento dos fundos e reconhecendo-se as despesas pela data do pagamento na Ordem bancária eletrônica emitida pela Secretaria da Fazenda do GDF. Essa prática contábil difere dos princípios de contabilidade geralmente aceitos, segundo os quais as transações devem ser registradas na medida em que ocorrerem e não quando elas são pagas.
- 2.2 Os registros contábeis do Programa são mantidos em dólares dos Estados Unidos, de acordo com os requisitos do BID. Para o cálculo da equivalência em dólares dos Estados Unidos da América, do recurso recebido em moeda nacional na conta específica do banco comercial, utiliza-se o tipo de câmbio vigente no momento da internalização desses recursos, sendo utilizada para conversão a taxa de compra do Banco Central do Brasil, conforme especificado no Artigo 3.06, das Normas Gerais do Contrato.
- 2.3 Para conversão dos valores pagos aos Fomecedores é feita a conversão pela data da emissão da Ordem Bancária, com a taxa de compra do dia do Banco Central. Com relação aos Impostos é considerada a data da emissão da NF, do Siggo, prática não objetada pelo BID, conforme CBR-796/2010, de 01/03/2010.

## 3. Fundos Disponíveis

- Os fundos disponíveis em 31 de dezembro estão depositados nas contas bancárias do Programa e incluem as receitas geradas por juros e ganhos cambiais.

	Em US \$	
	2009	2010
Conta Bancária nº 100-0166799	412.389,67	4.161.995,57
Special Account nº 4.1.8.10.10.01-5	15,59	
<b>Total</b>	<b>412.405,26</b>	<b>4.161.995,57</b>

- Durante o ano de 2010 foram registradas receitas provenientes de juros no total de US\$ 462.099,91 e ganhos por diferença cambial de US \$ 357.011,54.

## 4. Adiantamentos Pendentes de Justificação

- Em 31 de dezembro de 2010 o saldo pendente de justificação ao BID é de US \$ 8.272.805,14 e está representado na solicitação de desembolso pendente de tramitação nº 29.

	US \$
Solicitação Desembolso Pendente de tramitação nº 29	8.272.805,14
<b>Total</b>	<b>8.272.805,14</b>

## 5. Fundo Rotativo

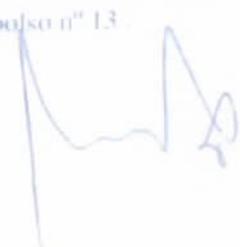
- O Contrato de Empréstimo 1957/OC-BR estabeleceu inicialmente no Fundo Rotativo equivalente a 5% do valor do financiamento, ou seja, US\$ 8.838.750,00.
- Em 15/10/2009 o Fundo Rotativo foi elevado para 10% do valor do financiamento, ou seja, US\$ 17.677.500,00 e é o seu limite atual.
- O Saldo da conta do Fundo Rotativo em 31/12/2010, ou seja, recurso que o BID adiantou ao Programa para ser gasto e comprovado após o gasto, conforme relatório do BID constante do LMS-1 (Loan Management System) é de US\$ 11.499.721,81
- No relatório Demonstrativo de Variação Cambial dos Recursos do Fundo Rotativo, elaborado semestralmente e encaminhado ao BID, demonstra eventuais diferenças de câmbio geradas entre a aplicação da taxa de câmbio no recebimento dos recursos e a taxa de câmbio utilizada para a conversão dos pagamentos de despesas em moeda local.
- No dia 31/12/2010 o Demonstrativo apresentou um ganho cambial de US\$ 357.011,54, estando o mesmo incluso no saldo da conta do fundo Rotativo. Caso haja perda cambial o mesmo deve ser reposto pela contrapartida.
- O saldo bancário do Fundo Rotativo do dia 31 de dezembro de 2010 foi o seguinte:

BRB C/C nº 100-0166799 US\$ 4.161.995,57 incluem receitas geradas por juros e ganhos cambiais, divergindo da forma de apresentação anterior onde os juros eram retirados do saldo.

BRB C/C nº 418.10.10.01-5 US\$ 0,00

(\*) Taxa de câmbio dia 31/12/10: US\$ 1,00 = R\$ 1,6654

- O Fundo Rotativo registra recursos exclusivos de fonte BID.
- Durante o ano de 2010 foram registradas receitas provenientes de juros no total de US\$ 462.099,91, incluem receitas extras de R\$ 92.652,76 de aplicações da conta conjunta BID e Contrapartida.
- O Saldo disponível do Fundo Rotativo está em conformidade com o Relatório Semestral do Fundo Rotativo, o LMS-1 e na Demonstração de Fluxo de Caixa, no montante de US\$ 11.499.721,81.
- Houve despesa de US\$ 30,00 no primeiro desembolso do BID.
- Houve despesa de US\$ 30,00 no desembolso nº 13.



## 6. Reposições ou Justificativas Pendentes de Registro no Sistema BID

Em 31 de dezembro de 2010 o programa não apresentava Justificativas Pendentes de Registro no BID (LMS-1).

## 7. Fundos Utilizados Pendentes de Justificação ao BID

Em 31/12/2010 o programa apresentava Fundos Utilizados Pendentes de Justificação ao BID no montante de US\$ 8.272.805,14, valor esse registrado no item 1.3.3 - Fundos Utilizados Pendentes de Justificativa ao BID, das Informações Financeiras Complementares - Conciliação do Passivo a favor do BID.

## 8. Não houve despesa não qualificada para o Programa.

## 9. Fundos de Contrapartida Nacional

O governo do DISTRITO FEDERAL assumiu o compromisso de contribuir com a soma de US\$ 93.110.000,00, como contrapartida local até o final do Programa.

Até a data de 31 de dezembro de 2010, o GDF contribuiu com a soma de US\$ 74.696.499,70 equivalente a 80,22 % do total comprometido.

O Saldo a ser colocado da contrapartida é de US\$ 18.413.500,30.

Saldo acima conforme Demonstrativo de Investimentos Acumulados.

## 10. Ajustes de Períodos Anteriores

Houve ajuste de período anterior que corresponde ao desembolso nº 11 (R\$ 10.191.112,86) que havia sido encaminhado ao BID porém não havia sido processado em 31/12/2009, desembolso nº 14 (R\$ 163.418,69) ajuste de taxas de dólar por data correta; desembolso nº 16 (R\$ 3.150,41) despesas de 2009.

## 11. Aquisição de Bens e Serviços

As aquisições de bens e serviços foram efetuadas com observância as normas do BID e disposições da Lei nº 8666/93 e suas alterações.

Não foram adquiridos bens móveis com recursos do Programa BID, conforme Memo Nº 32/2011-UGP/ST, de 28/01/11, encaminhado em atendimento ao item 4 da Nota de Auditoria nº3, por meio do Memo 001/11-UGP/ST, de 21/01/11.

## 12. Categorias de Investimentos

- a) O quadro solicitado foi inserido no item 1
- b) Entendemos que as Categorias de Investimentos do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU/DF, são as constantes do Anexo A do Contrato 1957/OC-BR, ou sejam:
1. Engenharia e Administração
  2. Custos Diretos
  3. Fortalecimento Institucional
  4. Custos Concorrentes

## 13. Desembolsos Efetuados

- 11.1 O montante de recursos desembolsados pelo BID, no exercício de 2010, registrado no campo de **Desembolsos Recebidos** - BID, da Demonstração de Fluxo de Caixa foi de US\$ 89.936.388,51.
- 11.2 O montante de recursos desembolsados pelo BID, no exercício de 2010, registrado no campo de **Desembolsos Efetuados** - BID, da Demonstração de Fluxo de Caixa, está de acordo com os valores registrados no sumário contábil do BID (LMS-1).
- 11.3 A última solicitação de desembolso citada nas Demonstrações Financeiras foi a de nº 28, recebida na representação do BID no Brasil em 10 de dezembro de 2010, RRF no montante de US\$ 308.305,87.
- 11.4 O valor desembolsado pelo BID até 31.12.2010 é de US\$ 131.523.454,10, que corresponde a 74,40%.
- 11.5 Valores acima estão de acordo com os valores registrados no sumário contábil do BID (LMS-1).

## 14. Conciliação entre a Demonstração de Fluxos de Caixa e a Demonstração de Investimentos Acumulados

DESCRIÇÃO	Em US \$		
	BID	LOCAL	TOTAL
Recursos Recebidos	131.523.454,10	74.696.499,70	206.219.953,80
Demonstrativo Investimentos	120.023.732,29	74.696.499,70	194.720.231,99
Diferença	11.499.721,81	-----	11.499.721,81



A diferença de US\$ 11.499.721,81 é composta de US\$ 8.272.805,14, comprovação de gastos nº 29 apresentada ao BID em 31/01/2011 e saldo disponível de US\$ 3.226.856,67.

Existe na conta BRB 100-016679-9 rendimentos de aplicação de recursos no montante de R\$ 974.033,94 que deverão ser aplicados no Programa como recursos da contrapartida e que correspondem a US\$ 584.864,86 a taxa do dia 31/12/2010.

### 15. Conciliação entre a Demonstração de Investimentos e os Registros do BID (LMS-1) por Categoria de Inversão

(em milhares de US\$)

CATEGORIA DE INVESTIMENTO		LMS	DEMO INVEST	diferença
1.	<b>Engenharia e Administração</b>	<b>3.097.071,86</b>	<b>3.097.071,86</b>	
1.1	Estudos e Projetos			
1.2	Administração do Programa*	3.097.071,86	3.097.071,86	
2.	<b>Custos Diretos</b>	<b>116.891.538,76</b>	<b>116.891.538,76</b>	
2.1	Melhoria e Integração do Transporte Público	113.690.093,32	113.690.093,32	
2.2	Segurança viária para o transporte motorizado e não-			
2.3	Centro de Controle e Sistema de Semáforos			
2.4	Sistema de Gestão e Operação do Transporte Público			
2.5	Supervisão de Obras	3.201.445,44	3.201.445,44	
3.	<b>Fortalecimento Institucional</b>	<b>35.121,67</b>	<b>35.121,67</b>	
3.1	Secretaria de Transportes			
3.2	DETRANS			
3.3	Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente	35.121,67	35.121,67	
4.	<b>Custos Concorrentes</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	
4.1	Desapropriações			
4.2	Reassentamentos			
4.3	Compensação Ambiental e Social			
	<b>TOTAL</b>	<b>120.023.732,29</b>	<b>120.023.732,29</b>	

Anexado cópia do LMS-1 comprovando os valores registrados pelo BID acima.

## 16. Conciliação do Passivo a favor do BID

DESCRIÇÃO	TOTAL US \$
Dem Fluxo Caixa (Recurso Recebido)	131.523.454,10
WLMS-1 (Disbursed Life)	131.523.454,10
Diferença	

## 17. Contingências

Não há registros de demandas judiciais ou extrajudiciais, quer na defesa dos direitos quer contra a administração do Programa de Transporte Urbano.

## 18. Eventos Subseqüentes

Não registramos nenhum evento passível de comentários.

## 19. Situação dos ajustes originados de opiniões diferentes do padrão por parte dos auditores independentes no ano ou períodos anteriores.

### • FUNDO ROTATIVO

Na Solicitação de Desembolso nº16, na NF 89, houve um equívoco na aplicação da taxa de câmbio que resultou em um gasto menor de US \$ 2.945,65 (Recursos do BID).

Na Solicitação de Desembolso nº17, na NF 97, houve um equívoco na aplicação da taxa de câmbio que resultou em um gasto maior de US \$ 2.123,00 (recurso de contrapartida).

Os acertos acima serão realizados na próxima solicitação de desembolso nº 30, conforme orientação do BID, de 04/03/2010.

RENDIMENTOS FINANCEIROS xlt

2009		121	Rend/Transfer			
JAN	Rendimentos		special account			
FEV	100-0166799		DOLLAR REAL			
MAR			\$2.53			
ABR			\$2.72	5.86		
MAI	R\$ 743,28		\$7.00	5.92		
JUN	R\$ 2.949,59		\$155,17	316,36		
JUL	R\$ 1.627,18					
AGO	R\$ 9.963,59		\$74,36	139,19		
SET	R\$ 10.868,51		\$125,84	237,29		
OUT	R\$ 22.216,50		\$152,23	270,56		
NOV	R\$ 32.956,90		\$16,92	29,49		
DEZ	R\$ 29.394,48	R\$ 110.718,03	\$44,18	77,3	1081,96	
2010						
JAN	R\$ 4.407,54		79,74	29/jan	138,78	
FEV	R\$ 15.949,71		0		0	
MAR	R\$ 46.651,45		46,71	31/mar	84,55	
ABR	R\$ 36.117,08		44,56	30/abr	79,33	
MAI	R\$ 54.850,27		130,86	31/mai	226,36	
JUN	R\$ 56.660,06	R\$ 214.636,11	85,77	30/jun	155,75	684,77
JUL	R\$ 86.006,85		82,94	30/jul	149,35	
AGO	R\$ 41.744,67		11,81	30/ago	200,37	
SET	R\$ 60.606,13		76,93	30/set	135,03	
OUT	R\$ 120.083,72		13,21	01/ov	22,46	
NOV	R\$ 82.501,97		106,17	29/nov	180,55	
DEZ	R\$ 162.625,04	R\$ 553.568,38	2,43	30/dez	4,17	691,03
TOT	R\$ 878.922,52	R\$ 881.381,18			R\$ 2.458,66	

R\$ 768.204,49

2010

2010

R\$ 1.376,70

tot 2010 R\$ 769.581,19

lx 31/12 R\$ 1.6654

tot US \$ R\$ 462.099,91

acumulados

aplic. fr r\$ 881.381,18

1.6654

aplic. fr us\$ 529.230,92

novo relat fundo rotativo	
ext c/c	R\$ 6.931.387,43
31/dez	lx1.6654
item I	\$4.161.995,57
item III	\$8.272.805,14
item IV	\$12.434.800,71
item V	\$11.499.721,81
item VI	\$935.078,90













## RELATÓRIO SEMESTRAL SOBRE O FUNDO ROTATIVO

Em 31 de dezembro de 2010

TIPO DE MOEDA : US\$

Nº DA OPERAÇÃO 1957/OC-BR		MUTUÁRIO / ENTIDADE EXECUTORA: ST / GDF	
<b>I. SALDO EM CONTA(S) BANCÁRIA(S)</b>			4.161.995,57
Banco do Brasil N.Y. - Recursos BID - Special Account 4 1 8 10 10 01-5			0,00
Secretaria da Fazenda - Recursos do BID - BRB 100 016679-9			4.161.995,57
<b>II. REPOSIÇÕES OU JUSTIFICATIVAS PENDENTES DE REGISTRO</b>			0,00
Apresentadas ao BID, porém não registradas no sistema BID (LMS1)			
Processo N°	Data de apresentação ao BID	Montante	
<b>III. FUNDOS UTILIZADOS PENDENTES DE JUSTIFICATIVAS AO BID</b>			8.272.805,14
(Ver Nota(ões) de Pagamentos Anexo)			
<b>IV. SUBTOTAL ( I + II + III )</b>			12.434.800,71
<b>V. SALDO DO FUNDO ROTATIVO SEGUNDO LMS-1</b>			11.499.721,81
<b>VI. DIFERENÇA ( IV - V )</b>			935.078,90

Varição Cambial

357.011,54

Pelo presente certificamos que:

a) os gastos especificados no item III foram efetuados para os fins estipulados no contrato ou convênio;

b) a documentação que apoia os gastos efetuados com os recursos provenientes do Fundo Rotativo e ainda não apresentados está disponível para inspeção do BID.

Brasília, 13 de abril de 2011

  
José Augusto Pinto Junior  
Coordenador Executivo da UGP/PTU

RENDIMENTOSFINANCEIROS.xls

rendim

RS 878.922,52
RS 2.458,66
<b>RS 881.381,18</b>
1.6654
<b>RS 529.230,92</b>

	reconciliação das c/c	
1	6.931.387,43	c/c extrato bancario
2	5.968.574,11	c/c calculada de reais
3=1-2	<b>962.813,32</b>	c/c extrato maior
4	878.922,52	-rend c real acum
5	2.458,66	-rend c dol acum
6	92.652,76	-rend extra
7=3-4-5-6	<b>-11.220,62</b>	
	11.206,53	-logus fonte 100
	-14,09	

# **ANEXO IV**

# **ANEXO V**



FAX Nº: (061) 3321-3112

FORMULÁRIO DE TRANSMISSÃO DE DOCUMENTOS

<b>Data:</b> 21/02/2011	<b>No. de Páginas:</b> 01	<b>Remeter ao FAX número:</b> (61) 3322-3913	<b>Mensagem No.:</b> CBR - 804 / 2011 <b>Classificação:</b> 1957/OC-BR <b>Ofício:</b> 255/2010 - UGP/ST
----------------------------	------------------------------	---	---

A: Secretaria de Estado de Transportes do Governo do Distrito Federal

Atenção: Sr. Reinaldo Teixeira Vieira – Coordenador Executivo do PTU/GDF

De: Barroso Jr., Paulo de Lanna  
Nome

CSC/CBR  
Unidade

3317-4290  
Telefone

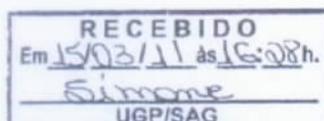
Assunto: Empréstimo 1957/OC-BR  
Relatório de Avaliação Intermediária

Referimo-nos ao ofício nº 255/2010 UGP/ST, datado de 17 de dezembro de 2010, por meio do qual V. Sa. encaminha o Relatório de Avaliação Intermediária do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal, parcialmente financiado com recursos do empréstimo supra citado, em atendimento ao contido na cláusula 4.06 (ii) das Disposições Especiais.

O Banco analisou os referidos documentos e tem o prazer de informar que está de acordo com os mesmos podendo, portanto, dar sua não objeção ao Relatório de Avaliação Intermediária.

Na oportunidade cabe observar que o Banco reitera as recomendações contidas em todos os capítulos do Relatório em questão, principalmente as referidas à página 84 e as sugestões relacionadas à página 85 do referido documento.

2.869



# **ANEXO VI**



**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL**  
 Secretaria de Estado de Transportes  
 Programa de Transporte Urbano - PTU  
 Unidade de Gerenciamento do Programa - UGP



**OFÍCIO**

Nº. 63 /2011 – UGP/ST

Brasília, 14 de abril de 2011.

Ref.: Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR – Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU/DF – Nota de Auditoria Nº 08 – Processo 31051/2010 – 5º ICE - 1ª remessa.

Senhor Auditor,

Em atenção à sua solicitação, acima referenciada, estamos encaminhando cópia do Despacho do Sr. Subsecretário de Política de Transportes – SUPOT/ST, de 12/04/2011, com as devidas informações.

Colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais.

Atenciosamente,

**José Augusto Pinto Junior**  
 Coordenador Executivo da UGP/PTU  
 Brasília Integrada

1934

SAG / Engenheiro  
 14/04/11

Ao Senhor  
**JOSÉ HIGINO DE SOUZA**  
 Auditor de Controle Externo  
 Tribunal de Contas do Distrito Federal  
**NESTA**

Recebi o original em 14/04/11 às 15:30h

RECEBIDO  
 Em 14/04/11 às 16:48h  
  
 UGP/SAG



**Processo:** nº 31051/2010 - TCDF  
**Interessado:** TCDF  
**Assunto:** Auditoria em Programa financiado pelo BID.

### DESPACHO

**Senhor Subsecretário,**

1.933

Em atenção à solicitação de V.S<sup>ª</sup>, no sentido de responder os questionamentos do Tribunal de Contas do Distrito Federal – TCDF, contidos na Decisão 195/2011, com relação aos procedimentos adotados para renovação de frota conforme as necessidades operacionais do transporte coletivo no Corredor Leste-Oeste, e a previsão para o início da operacionalização no corredor exclusivo para ônibus, temos a informar o que se segue:

Com relação ao Corredor Oeste, o Secretário de Estado de Transportes constituiu, por meio da Portaria n.º 35/ST, de 17/05/2009, Grupo de Trabalho com a finalidade de rever o quantitativo e a especificação técnica dos veículos a serem utilizados em cada um dos corredores de transporte urbano do Serviço Básico do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, bem como, atualizar os dados operacionais do Projeto Básico constante no Processo Administrativo Nº 030.001744/2006, para dar prosseguimento à publicação do Edital de Licitação da frota, conforme Decisão Judicial. A continuidade do referido processo encontra-se aguardando decisão final do TCDF.

Também em relação a operacionalização do Corredor Oeste a Secretaria de Transportes através da Portaria n.º 67/ST, de 22/09/2009, constituiu Grupo de Trabalho para definir as linhas troncais e alimentadoras/distribuidoras que irão operar nos corredores Linha Verde e W3 Sul e Norte (VLT), tendo como base o modelo operacional integrado definido no Programa de Transporte Urbano – PTU, o projeto definido para a Avenida W3 Sul e Norte (VLT), os dados operacionais atuais, as tecnologias rodantes especificadas para os corredores e os cenários elaborados no Plano de Transição Operacional.

Diante do exposto, tem-se a informar que já foram definidos os quantitativos e as especificações técnicas dos veículos a serem utilizados em cada um dos corredores de transportes do Distrito Federal, bem como, encontram-se em fase de conclusão as definições das linhas troncais e alimentadoras/distribuidoras que irão operar no corredor Oeste.

**“Brasília – Patrimônio Cultural da Humanidade”**





**Governo do Distrito Federal**  
 Secretaria de Estado de Transportes  
 Subsecretaria de Políticas de Transportes



Com relação ao início da operação, cabe salientar que esta está condicionada a liberação do edital de licitação por parte do Egrégio Tribunal de Contas do Distrito Federal.

Concluído certame, a operação se dará cerca de 180 dias após a assinatura do Contrato de Adesão com os vencedores da licitação, conforme previsto no edital.

Na oportunidade sugerimos ouvir o posicionamento da Comissão Especial de Licitação, responsável pelo acompanhamento dos Editais de Licitação de Frota para o STPC/DF.

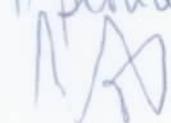
Brasília, 12 de abril de 2011.

A superior apreciação de V.Sª.

  
**ADONIS RIBEIRO GONÇALVES**  
 Técnico SUPOT

À UGP/ST  
 com as informações solicitadas.

Brasília, 12 de Abril de 2011

À SAG.  
 P/ providenciar.  


UGP 45

<b>RECEBIDO</b>	
Em 13/04/2011 às _____ h.	
	34042-1
Rubrica	Matricula

  
**Dalmo Rebelo Silveira**  
 Secretário de Estado de Transportes  
 SUPOT/ST  
 Subsecretário

“Brasília – Patrimônio Cultural da Humanidade”



**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL**  
 Secretaria de Estado de Transportes  
 Programa de Transporte Urbano - PTU  
 Unidade de Gerenciamento do Programa - UGP



MEMO  
 Nº. 47 /2011 – UGP-ST

Brasília, 08 de abril de 2011.

**PARA: DALMO REBELLO SILVEIRA**  
 Subsecretário de Política de Transportes - SUPOT/ST

**DE: JOSÉ AUGUSTO PINTO JÚNIOR**  
 Coordenador Executivo da UGP/ST

*Ref.: Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU/DF – Nota de auditoria nº 08 – processo 31051/2010 TCDF.*

Senhor SubSecretário,

Considerando a Nota de Auditoria nº 08 – PROC 31051/2010 do TC/DF e o Memorando nº 002/2011-UGL/DFTRANS, documentos anexos, enviamos documentos para análise e retorno de informações para subsidiar resposta ao Tribunal.

Atenciosamente,

**José Augusto Pinto Júnior**  
 Coordenador Executivo da UGP/PTU  
 Brasília Integrada

Recebida em  
 11/04/2011 às 09:30  
 /slr 1933-3  
 ch

*Ao Técnico Adonais*

*Para análise e resposta.*

*em 11/04/2011*

*Dalmo*

MemoUGPaSUPOT\_NOTA\_AUDIT\_08\_TCDF.doc

**Dalmo Rebello Silveira**  
 Subsecretário de Política de Transportes - Unidade de Gerenciamento do Programa – UGP/PTU  
 Secretaria de Estado de Transportes - Anexo do Palácio do Buriti, 15º Andar – Sala 1507, CEP: 70.075-900 - Brasília - DF.  
 SUPOT/ST  
 Subsecretário  
 Telefone (61) 3322-5002 Fax (61) 3322-3913



NOTA DE AUDITORIA Nº 08

Processo nº 31051/2010

Unidade: Secretaria de Estado de Transportes

Referência: Ofício nº 301/2010 - P/5ª ICE

Assunto: Auditoria em Programa financiado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID

Senhor Coordenador Executivo da UGP-PTU/DF

Tendo em vista a realização de auditoria no Programa de Transporte Público em especial no Contrato de Empréstimo nº 1957 OC/BR, celebrado entre o BID e o Distrito Federal, em conformidade com o Ofício nº 301/2010 - P/5ª ICE solicitamos manifestação acerca do cumprimento da Cláusula 4.07(b) das Disposições Especiais do referido Contrato, como se segue:

- a) procedimentos adotados para a renovação da frota conforme as necessidades operacionais do transporte coletivo no Corredor Leste-Oeste;
- b) previsão para o início da operacionalização do corredor exclusivo para ônibus.

Cumpre-nos lembrar a Vossa Senhoria que a execução dos nossos trabalhos está condicionada a prazo, o que nos impõe, em face dessa circunstância estabelecer o dia 31/03/2011 para disponibilização das referidas informações.

Eventuais dúvidas poderão ser dirimidas nos seguintes contatos.

Auditor	Telefone	Email
Auro Yoshida	3314-2513	auro@tc.df.gov.br
Jose Higino de Souza	3314-2512	higino@tc.df.gov.br
Jose Cantien-M. Vieira	3314-2251	cantieri@tc.df.gov.br

Brasília, 28 de março de 2010

Atenciosamente,

Auro Shiguenari Yoshida  
ACE - Mat. 1317-0

José Cantien Marques Vieira  
ACE - Mat. 381-6

José Higino de Souza  
ACE - Mat. 662-9



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO - PTU  
UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA  
- UGP -



MEMO  
Nº. 273 /2010 - UGP-ST

Brasília, 10 de dezembro de 2010.

PARA: PAULO CÉSAR BOBERG BARONGENO  
Secretário de Transportes

DE: REINALDO TEIXEIRA VIEIRA  
Coordenador Executivo da UGP/ST

Ref: Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal -  
PTU/DF - Corredor Oeste - EPTG - ônibus

Senhor Secretário,

Pelo presente, reiteramos a solicitação constante do Memo Nº 263/2010 - UGP/ST, de 01/12/2010, encaminhado à CPL/ST, pelo qual manifestamos nossa necessidade em obter informações sobre a aquisição dos ônibus que farão a operação do transporte coletivo no corredor Oeste, mais precisamente na DF-085 (EPTG), que se encontra em fase de conclusão.

Além das razões elencadas, de informações a serem prestadas ao BID, acrescentamos o início dos trabalhos da auditoria TCDF/BID no PTU.

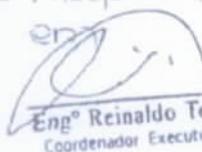
J.696

Atenciosamente,



Engº Reinaldo Teixeira Vieira  
Coordenador Executivo da UGP/PTU  
Brasília Integrada

- A SAG  
- Arquivar

engº 13/12/10  
  
Engº Reinaldo Teixeira Vieira  
Coordenador Executivo da UGP/PTU

Anexo: Memo Nº 263/2010 - UGP/ST

RECEBIDO  
Em 13/12/10 às 11:01 h.  
Tâmara  
UGP/SAG

RECEBIDO  
Em 13/12/10 às 16:59h.  
  
Rubrica Matrícula 12517825



**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL**  
**SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES**  
**PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO - PTU**  
**UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA**  
 - UGP -



**MEMO**

Nº. 263 /2010 - UGP-ST

Brasília, 01 de dezembro de 2010.

**PARA: NATANAEL ALVES DA SILVA FILHO**  
 Presidente da Comissão Permanente da ST/DF

**DE: RICARDO SERGIO DE OLIVEIRA E SILVA**  
 Assessor da UGP/ST

Ref.: Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal - PTU/DF - Corredor Oeste - EPTG - ônibus

Senhor Presidente da CPL,

De ordem do Coordenador Executivo da UGP/PTU, reportamo-nos ao contrato firmado com o Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID para a realização do Programa de Transporte Urbano do DF - Brasília Integrada.

Nas Disposições Especiais desse contrato, de Nº 1957/OC-BR, consta:

"CLÁUSULA 4.07. Condições especiais de execução.

(b) O Mutuário, dentro do prazo de desembolso do Programa, deverá promover a renovação da frota de ônibus do Distrito Federal de modo a compatibilizar a mesma com o perfil de frota aprovado pela Resolução Nº 4725 do Conselho de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, de 13 de setembro de 2007, conforme seja necessário à operação do transporte coletivo no corredor Leste-Oeste, a qual terá sua qualidade de serviço prestado aferida pela agência reguladora competente atualmente em processo de criação."

Considerando que o PTU teve o início das obras em maio/2009, e se encontra em ritmo acelerado visando cumprir as metas revistas na Missão de Administração de junho/2010; que a implantação do Programa foi iniciada pela Linha Verde, mais especificamente pelos 12,7 Km referentes às obras de ampliação da DF-085 (EPTG), que se encontra em fase de conclusão; e ainda, que até a presente data, foram aplicados 68% dos recursos do BID, solicitamos informações sobre os processos de aquisições dos referidos ônibus, visando ao atendimento do citado contrato e, principalmente, à efetiva operação da via - EPTG sob a óptica do transporte público.

Atenciosamente,

**RICARDO SERGIO DE OLIVEIRA E SILVA**  
 Assessor da UGP/PTU  
 Brasília Integrada

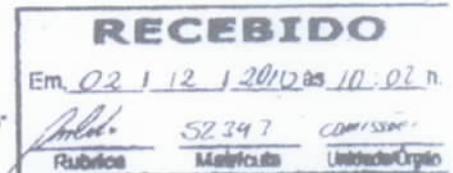


5677

1 - SAG;  
 2 - Arquivo - se  
 em 02/02/2010

Engº Ricardo Sergio de Oliveira e Silva  
 Assessor da UGP/PTU

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"





GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO



Memorando Nº. s/n - CEL/ST Brasília - DF, 21 de dezembro de 2010.

Do: Presidente da Comissão Especial de Licitação - CEL/ST

Ao Senhor **JOSÉ GERALDO OLIVEIRA DE MELO**

Secretário de Estado de Transportes - Em Exercício

Assunto: resposta ao Memo. nº 273/2010-UGP-ST

*A UGP  
P. P. Oliveira  
20/12/10*  
José Geraldo Oliveira de Melo  
Secretário de Estado de Transportes  
Secretário Adjunto

Senhor Secretário,

1.728

Cumprimento Vossa Senhoria, e em atendimento ao Memo. nº 273/2010-UGP-ST, de 10/12/2010, venho informar que as licitações para a renovação das outorgas de delegação do serviço básico do STPC, estão em andamento, sem, contudo, qualquer estimativa de prazo para a finalização dos respectivos procedimentos.

O processo nº 030.001.744/2006, que trata da licitação dos 300 (trezentos) ônibus para a Linha Verde (Concorrência nº 01/2010-ST) encontra-se atualmente no Tribunal de Contas do Distrito Federal, que examina os ajustes propostos por essa Secretaria na minuta do edital, em consonância com a Decisão TCDF nº 5.572/2010, proferida na Sessão Ordinária nº 4383, realizada em 23 de outubro de 2010.

Por sua vez, o processo nº 090.000.455/2010 que trata da licitação dos 900 (novecentos) ônibus, encontra-se, no momento, nessa Secretaria para os ajustes finais no edital. Em seguida, esse processo deverá retornar à d. Procuradoria Geral do Distrito Federal que se pronunciará posteriormente sobre os ajustes realizados no referido no edital.

É o que temos no momento.

Cordialmente.

*Natanael Alves da Silva Filho*  
**NATANAEL ALVES DA SILVA-FILHO**

Presidente da CEL/ST

RECEBIDO  
Em 1 / 1 / 10 às : h.  
UGP/SAG

*1-SAG  
2-Aquisição - 21  
Em 21/12/10*  
*[Signature]*  
Eng. Reinaldo Teixeira Vieira  
Coordenador Executivo da UGP/STU

RECEBIDO  
Em 21/12/2010 às 15:57hs  
1691247  
MATRÍCULA

*UGP 481*  
RECEBIDO  
Em 22/12/2010 às 16:10  
3 34042  
Rubrica Matrícula

(Cópia)



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO - PTU  
UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA  
- UGP -



MEMO  
Nº 278 /2010 – UGP/ST

Brasília, 15 de dezembro de 2010.

DE: Engº. REINALDO TEIXEIRA VIEIRA  
Coordenador Executivo da UGP/ST

PARA: PAULO CESAR BARONGENO  
Secretário de Estado de Transportes

Ref.: Ofício nº Ct032/PL/2010/2010 – *Viação Planeta Ltda*

Senhor Secretário,

1-716

Com referência ao ofício em epígrafe, que sugere operação das linhas de ônibus em faixas exclusivas invertidas (na contra mão), para possibilitar a operação com ônibus atualmente existentes, que possuem portas de acesso pelo lado direito, temos a ponderar:

1-SAG,

2-Arquitet.

16/12/10

1 - Operar na contra mão aumentará o risco para todos os usuários das vias, com possibilidades de colisões frontais e conseqüentemente de mortes;

2 - Promover redução do risco de acidentes utilizando-se barreiras físicas rígidas em concreto terá custo elevado para implantação e eventual remoção e recuperação de pavimentos, visto que o projeto da EPTG não prevê segregação física de faixas exclusivas, considerando apenas a educação do usuário bem como o controle de possíveis invasões por meio de radares e aplicação de multas. As ultrapassagens entre ônibus deverão ocorrer junto às estações troncais, onde foram implantadas baias para paradas, não sendo necessária a inclusão de mais uma faixa exclusiva para os ônibus.

RECEBIDO  
UN. DE GER. DO PROGRAMA  
15/12/10 às 17:55  
16/12/10  
Mônica

RECEBIDO  
Em 14/12/10 às 07:30 h.  
Tâmara  
UGP/SAG



Eventualmente, os ônibus poderão utilizar a faixa de pavimento asfáltico adjacente, como por exemplo, em casos fortuitos de acidentes na pista ou quebra de veículos.

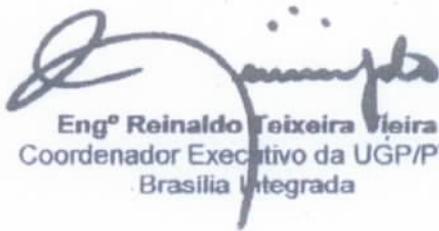
3 - As plataformas construídas junto às estações têm altura em relação ao pavimento de 37 cm, compatível com os futuros veículos que operarão na linha Verde. Estas plataformas dificultam a operação com veículos comuns (que operam com plataformas de 15 cm de altura), com graves dificuldades quanto a acessibilidade a cadeirantes e idosos, entre outros.

4 - A solução técnica possível, em caráter temporário, é a utilização das vias marginais para os veículos atuais, ou promover a adaptação dos veículos atuais para operarem nas vias expressas com portas pelo lado esquerdo, compatíveis com plataformas de 37 cm de altura, que não é uma solução de fácil execução por parte das empresas operadoras na rodovia.

5 - Salientamos que a utilização das vias marginais pelos ônibus, retirando-os das vias expressas principais, e deixando-as exclusivamente para os veículos particulares de passeio, é uma solução que deverá permitir maior fluidez e segurança do transporte urbano na rodovia, em relação à situação anterior.

Concluindo, nosso parecer é contrário à utilização das faixas exclusivas de ônibus em mãos invertidas, como pretendido pelo interessado.

Atenciosamente,



**Engº Reinaldo Teixeira Vieira**  
Coordenador Executivo da UGP/PTU  
Brasília Integrada



**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL**  
Secretaria de Estado de Transportes  
Programa de Transporte Urbano - PTU  
Unidade de Gerenciamento do Programa - UGP



**OFÍCIO**

Nº. 49 /2011 - UGP/ST

Brasília, 31 de março de 2011.

**Ref.: Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR - Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal - PTU/DF - Nota de Auditoria 08 - processo 31051/2010 TCDF.**

Senhor Coordenador,

Considerando a Nota de Auditoria nº 08 - PROC 31051/2010 do TC/DF, anexa, se faz necessário o envio de informações dessa UGL a respeito dos procedimentos adotados para a renovação de frota de ônibus para o corredor Leste-Oeste e a previsão de início de operacionalização do corredor exclusivo.

Informamos que o prazo estabelecido para a disponibilização das informações é até 31/03/2011. Nesse sentido, solicitamos envidar esforços para o cumprimento do prazo.

Aguardamos manifestação e remessa de dados para subsidiarem os relatórios a serem enviados ao TCDF.

Desde já agradecemos e colocamo-nos à disposição para os esclarecimentos que se façam necessários, pelos telefones: 3322-5002, 3224-1945 e 3323-4732.

Atenciosamente,

  
José Augusto Pinto Júnior  
Coordenador Executivo da UGP/PTU  
Brasília Integrada

Ao Senhor  
**Arg. JORGE LUIZ MIRANDA NAZARÉ**  
Coordenador da UGL-DFTRANS  
**NESTA**



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL

**DFTrans**

UGL - UNIDADE DE GERÊNCIA LOCAL - PTU/BID/DFTRANS

**DESPACHO**

**URGENTE**

REF.: Ofício 049/2011-UGP/ST  
INTERESSADO: Secretaria de Estado de Transportes  
ASSUNTO: Contrato de Empréstimo 1957/OC-BR – Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal

Sr. Diretor Técnico.

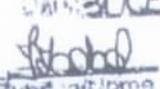
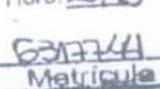
Estamos encaminhando, em anexo, o documento acima referenciado, que solicita informações a respeito dos procedimentos adotados para renovação da frota de ônibus do Corredor Leste-Oeste e a previsão de início de operacionalização do corredor exclusivo.

Tendo em vista que nesta UGL/DDFTRANS não dispomos das informações requeridas, vimos solicitar a especial gestão de V. Sa. junto aos setores competentes, visando atendimento do pleito.

À consideração de V. Sa.

Em 31/03/2011

  
Arquiteto **JORGE LUIS MIRANDA NAZARÉ**  
Unidade de Gerência Local - UGL  
Coordenador

RECEBIDO - DFTRANS	
Diretoria Técnica - Registro N° 200/m	
DATA: 31/03/11	Hora: 15:40
 Rubrica/Assinatura	 Matrícula



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL

**DFTRANS**

UGL - UNIDADE DE GERÊNCIA LOCAL - PTU/BID/DFTRANS/ST

**MEMO**

**Nº 002/2011 - UGL/DFTRANS**

Brasília/DF, 08 de abril de 2011.

DE: Coordenador da Unidade de Gerência Local – UGL / DFTRANS  
PARA: Coordenador da Unidade de Gerência do Programa – UGP / ST

Sr. Coordenador.

Em atenção ao Ofício 049/2011-UGP/ST, recorremos à Diretoria Técnica desta autarquia, com vistas a colher as informações solicitadas. Assim, fomos informados nesta data, que o assunto vem sendo conduzido pela Secretaria de Transportes. Diante do exposto, retornamos o presente, sugerindo gestão junto à Secretaria de Transportes com vistas às informações requeridas.

À consideração de V. Sa.

  
arquiteto JORGE LUIS MIRANDA NAZARÉ  
Coordenador da Unidade de Gerência Local  
UGL / DFTRANS

# VIAÇÃO PLANETA LTDA

Ct. nº 032/PL/2010

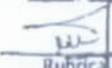
Brasília, 02 de dezembro de 2010

Ilmo Sr.

**PAULO CÉSAR BOBERG BAROGENO**

M.D. Secretário de Estado de Transportes do Distrito Federal  
Nesta

UGP 449/2010

<b>RECEBIDO</b>	
Em 07/12/10 às 10:00 h.	
 Rubrica	52452-2 Matrícula

Senhor Secretário,

Observamos que as obras da Linha Verde estão quase concluídas, e fazemos algumas considerações a seguir.

A faixa de concreto destinada aos ônibus foi construída simples, sem segregação física, com espaço para parada de no máximo dois ônibus por vez.

A faixa simples não permite a ultrapassagem entre dois ônibus sem a invasão da pista de rolamento dos veículos de passeio e dificulta a criação de linhas expressas, o que reduziria o tempo de percurso dos passageiros que utilizariam o trajeto de ponta a ponta.

A falta de segregação física dificulta a utilização exclusiva pelos ônibus, sobretudo nos locais onde o trânsito é mais engarrafado, como na altura do SIA e entradas do Guará, Vicente Pires e Taguatinga, onde hoje já fica claro a invasão dos veículos de passeio pela falta de barreira física. Seguem fotos anexas.

As paradas foram construídas visando à utilização de veículos com porta do lado esquerdo. Como o sistema completo ainda não foi implantado, sugerimos que sejam construídas pistas nos inícios da Linha Verde invertendo a o sentido de tráfego destinado aos ônibus, com segregação física, separando as vias com blocos de concreto fixados ao asfalto, em duas faixas (foto com exemplo anexo), cuja colocação pode ocorrer de forma rápida, o que impedirá a invasão de veículos particulares e permitirá ultrapassagem entre os ônibus.

PROCOLO / SEC. DE TRANSPORTES / ST

RECEBIDO EM 02/12/10 às 16h30 min.

  
 Rubrica

**Pedro B. Pereira**  
 Assessoria - Matr. 154279-2  
 Sec. de Est. de Transporte

Matrícula

# VIAÇÃO PLANETA LTDA

Cont. Ct. nº 032/PL/2010

Com a implantação desse sistema, os ônibus do sistema convencional já poderiam iniciar seu uso nas vias exclusivas imprimindo maior velocidade comercial e beneficiando de imediato os respectivos passageiros, antecipando as melhoras que a Linha Verde trará ao nosso sistema de transportes.

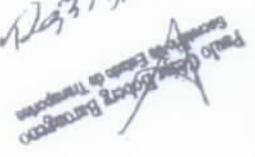
Informamos ainda que nos colocamos à disposição para assunção dos custos das obras de inversão do sentido das faixas.

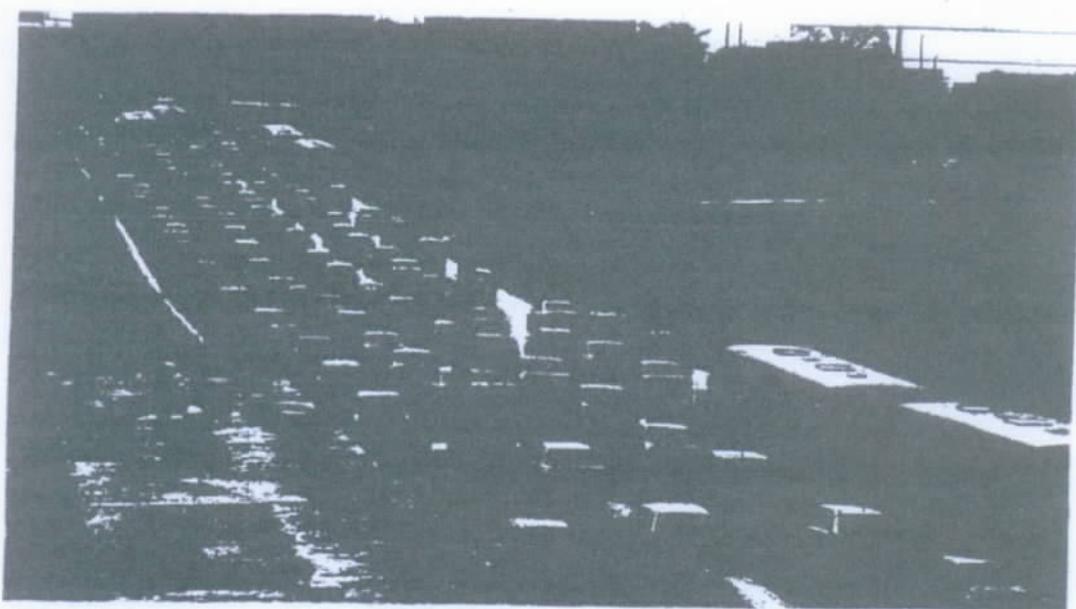
Assim sendo, pelas razões acima citadas, solicitamos a inversão da pista destinada aos ônibus, bem como a segregação de duas faixas por sentido, melhor atendendo assim aos passageiros do STPC/DF.

Atenciosamente,

  
Victor Bethônico Foresti  
Diretor

*CD*  
Encaminho a Supta UGP para  
analisar técnica, sem perder de vista  
o conceito de VLS, em especial,  
o sequenciamento viário.  
RZB/JP 6/12/10

  
Paulo Roberto Barreto  
Secretário de Estado de Transportes



*[Handwritten signature]*



# **ANEXO VII**



FAX Nº: (061) 3321-1706

## FORMULÁRIO DE TRANSMISSÃO DE DOCUMENTOS

Data:	No. de Páginas:	Remeter ao FAX número:	Mensagem No.: CBR-745/2011
03/03/2011	01	(61) 3322-3913	Classificação: PO-1957/OC-BR - RPT nonPerm
			Doc. Referência: Ofício 253/2010

A: Secretaria de Estado de Transportes - GDF

Cidade/Pais: Brasília - DF

Atenção: Eng. Reinaldo Teixeira Vieira, Coordenador Executivo da UGP/PTU

De:	Monica Merlo	CSC/CBR	3317-4240
	Especialista Sênior em Gestão Financeira	Unidade	Telefone
	Nome		

Assunto: Emendático 1957/oc-br - Programa de Transporte Urbano do GDF - PTU - Demonstrações Financeiras e Atividades do Programa/Lôb e Vista de Inspeção Financeira.

Reportamo-nos ao Ofício 253/2010 de 15 de dezembro último, através do qual essa Coordenação responde aos nossos pedidos de informações, relacionados com as recomendações de controle interno apresentadas pelos auditores externos do Programa - Tribunal de Contas do Distrito Federal e com as que resultam de nossa última visita de inspeção financeira.

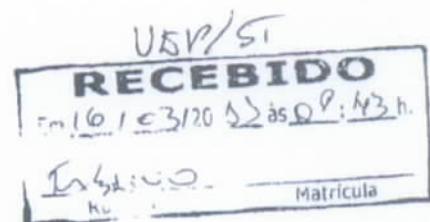
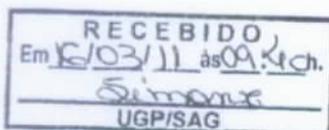
Agradecemos o envio das informações e documentos enviados, confirmamos que consideramos satisfatórios os esclarecimentos prestados por essa UGP.

Atenciosamente,

1 - SAG [redacted]  
 2 - Arquivar - ve

L.873

Banco Interamericano de Desenvolvimento | SEN Quadra 802 C, F Lote 39 | Brasília, D.F. 70800-400 | www.iadb.org



## 5. Fundo Rotativo

- O Contrato de Empréstimo 1957/OC-BR estabeleceu inicialmente um Fundo Rotativo equivalente a 5% do valor do financiamento, ou seja, US\$ 8.838.750,00.
  - Em 15/10/2009 o Fundo Rotativo foi elevado para 10% do valor do Financiamento, ou seja, US \$ 17.677.500,00 e é o seu limite atual.
  - O Saldo da conta do Fundo Rotativo em 31/12/2010, ou seja, recurso que o BID adiantou ao Programa para ser gasto e comprovado após o gasto, conforme relatório do BID constante do LMS-1 (Loan Management System) é de US\$ 11.499.721,81
  - No relatório Demonstrativo de Variação Cambial dos Recursos do Fundo Rotativo, elaborado semestralmente e encaminhado ao BID, demonstra eventuais diferenças de câmbio geradas entre a aplicação da taxa de câmbio no recebimento dos recursos e a taxa de câmbio utilizada para a conversão dos pagamentos de despesas em moeda local.
  - No dia 31/12/2010 o Demonstrativo apresentou um ganho cambial de US\$ 357.011,54, estando o mesmo incluso no saldo da conta do fundo Rotativo. Caso haja perda cambial o mesmo deve ser repostado pela contrapartida.
  - O saldo bancário do Fundo Rotativo do dia 31 de dezembro de 2010 foi o seguinte:
    - BRB C/C nº 100-0166799 US\$ 4.161.995,57 incluem receitas geradas por juros e ganhos cambiais, divergindo da forma de apresentação anterior onde os juros eram retirados do saldo.
    - BRB C/C nº 4.1.8.10.10.01-5 US\$ 0,00
- (\*) Taxa de câmbio dia 31/12/10: US\$ 1,00 = R\$ 1,6654
- O Fundo Rotativo registra recursos exclusivos de fonte BID.
  - Durante o ano de 2010 foram registradas receitas provenientes de juros no total de US\$ 462.099,91, que não incluem receitas extras de R\$ 92.652,76 de aplicações da conta conjunta BID e Contrapartida.
  - O Saldo disponível do Fundo Rotativo está em conformidade com o Relatório Semestral do Fundo Rotativo, o LMS-1 e na Demonstração de Fluxo de Caixa, no montante de US\$ 11.499.721,81.
  - Houve despesa de US\$ 30,00 no primeiro desembolso do BID.
  - Houve despesa de US\$ 30,00 no desembolso nº 13.



**5. Não consta observação a respeito nas Notas Explicativas e/ou apresentam omissões e/ou inconsistências relativos às seguintes informações:**

- a) Item 1 – Descrição do Programa - Em Objetivos mencionar o termo "Geral" antes da descrição correspondente;

R.: Item ajustado e apresentado em documentos e notas explicativas encaminhadas por meio do Ofício nº 67/2011 – UGP-ST, em 15/04/11 (Anexo III).

- b) Item 3 - Fundo Rotativo

- b.1) Ao mencionar que o Contrato de Empréstimo 1957/OC-BR estabeleceu inicialmente um Fundo Rotativo equivalente a 5% do valor financiado, informou-se valor equivocado, sendo valor correto de US\$ 8.838.750,00.

R.: Item ajustado e apresentado em documentos e notas explicativas encaminhadas por meio do Ofício nº 67/2011 – UGP-ST, em 15/04/11 (Anexo III).

- b.2) O Saldo da conta do Fundo Rotativo foi afetado pela divergência na aplicação da taxa de câmbio encontrada na Solicitação Nº 16 do Item 2.1 – NF Nº 89 Consórcio Mendes Júnior/Serveng/CR Almeida– no valor de US\$ 2.945,65 (Recursos do BID). Essa diferença representa comprovação de gastos menor. Entende-se que Saldo do Fundo Rotativo ficará maior no montante antes mencionado. Portanto, deve-se incluir observação nas Notas Explicativas a esse respeito.

R.: Valores ajustados foram apresentados em documentos e notas explicativas encaminhadas por meio do Ofício nº 67/2011 – UGP-ST, em 15/04/11 (Anexo III). Especificamente, a explicação consta no item 19 das Notas Explicativas. Os acertos serão realizados na próxima Solicitação de Desembolso, Nº 30, seguindo orientação do BID (CBR-796/2010, de 04/03/2010), conforme já havia sido informado por mensagem de correio eletrônico em 31/03/11.

- b.3) Deve-se, ainda, mencionar nas observações da Nota Explicativa a origem dos Rendimentos no valor de R\$ 92.652,76, que compõe o Resultado de Aplicações Financeiras.

R.: Mencionada nas notas explicativas encaminhadas por meio do Ofício nº 67/2011 – UGP-ST, em 15/04/11 (Anexo III). Especificamente, consta no item 5: "Durante o ano de 2010 foram registradas receitas provenientes de juros no total de US\$ 462.099,91, que não incluem receitas extras de R\$ 92.652,76 de aplicações da conta conjunta BID e Contrapartida."

- b.4) Faz-se necessário justificar, também, na Nota Explicativa o valor de R\$ 11.206,53 adicionado ao saldo da conta corrente (em reais) do Fundo Rotativo para compor o montante final da conta corrente do BRB (nº 100-0166799), bem como o valor de R\$ 39.779,92 referente ao pagamento indevido feito à empresa Grecco em dezembro de 2010, que deverá ser ajustado.

R.: A UGP entende que a UAG/GOF deverá proceder a uma conciliação da conta corrente e justificar as divergências apuradas.

## 5. Fundo Rotativo

- O Contrato de Empréstimo 1957/OC-BR estabeleceu inicialmente um Fundo Rotativo equivalente a 5% do valor do financiamento, ou seja, US\$ 8.838.750,00.
- Em 15/10/2009 o Fundo Rotativo foi elevado para 10% do valor do Financiamento, ou seja, US \$ 17.677.500,00 e é o seu limite atual.
- O Saldo da conta do Fundo Rotativo em 31/12/2010, ou seja, recurso que o BID adiantou ao Programa para ser gasto e comprovado após o gasto, conforme relatório do BID constante do LMS-1 (Loan Management System) é de US\$ 11.499.721,81
- No relatório Demonstrativo de Variação Cambial dos Recursos do Fundo Rotativo, elaborado semestralmente e encaminhado ao BID, demonstra eventuais diferenças de câmbio geradas entre a aplicação da taxa de câmbio no recebimento dos recursos e a taxa de câmbio utilizada para a conversão dos pagamentos de despesas em moeda local.
- No dia 31/12/2010 o Demonstrativo apresentou um ganho cambial de US\$ 357.011,54, estando o mesmo incluso no saldo da conta do fundo Rotativo. Caso haja perda cambial o mesmo deve ser repostado pela contrapartida.
- O saldo bancário do Fundo Rotativo do dia 31 de dezembro de 2010 foi o Seguinte:

BRB C/C nº 100-0166799 US\$ 4.161.995,57 incluem receitas geradas por juros e ganhos cambiais,divergindo da forma de apresentação anterior onde os juros eram retirados do saldo.  
BRB C/C nº 4.1.8.10.10.01-5 US\$ 0,00

(\*) Taxa de câmbio dia 31/12/10: US\$ 1,00 = R\$ 1,6654

- O Fundo Rotativo registra recursos exclusivos de fonte BID.
- Durante o ano de 2010 foram registradas receitas provenientes de juros no total de US\$ 462.099,91, que não incluem receitas extras de R\$ 92.652,76 de aplicações da conta conjunta BID e Contrapartida.
- O Saldo disponível do Fundo Rotativo está em conformidade com o Relatório Semestral do Fundo Rotativo, o LMS-1 e na Demonstração de Fluxo de Caixa, no montante de US\$ 11.499.721,81.
- Houve despesa de US\$ 30,00 no primeiro desembolso do BID.
- Houve despesa de US\$ 30,00 no desembolso nº 13.



**5. Não consta observação a respeito nas Notas Explicativas e/ou apresentam omissões e/ou inconsistências relativos às seguintes informações:**

- a) Item 1 – Descrição do Programa - Em Objetivos mencionar o termo “Geral” antes da descrição correspondente;

R.: Item ajustado e apresentado em documentos e notas explicativas encaminhadas por meio do Ofício nº 67/2011 – UGP-ST, em 15/04/11 (Anexo III).

- b) Item 3 - Fundo Rotativo

- b.1) Ao mencionar que o Contrato de Empréstimo 1957/OC-BR estabeleceu inicialmente um Fundo Rotativo equivalente a 5% do valor financiado, informou-se valor equivocado, sendo valor correto de US\$ 8.838.750,00.

R.: Item ajustado e apresentado em documentos e notas explicativas encaminhadas por meio do Ofício nº 67/2011 – UGP-ST, em 15/04/11 (Anexo III).

- b.2) O Saldo da conta do Fundo Rotativo foi afetado pela divergência na aplicação da taxa de câmbio encontrada na Solicitação Nº 16 do Item 2.1 – NF Nº 89 Consórcio Mendes Júnior/Serveng/CR Almeida– no valor de US\$ 2.945,65 (Recursos do BID). Essa diferença representa comprovação de gastos menor. Entende-se que Saldo do Fundo Rotativo ficará maior no montante antes mencionado. Portanto, deve-se incluir observação nas Notas Explicativas a esse respeito.

R.: Valores ajustados foram apresentados em documentos e notas explicativas encaminhadas por meio do Ofício nº 67/2011 – UGP-ST, em 15/04/11 (Anexo III). Especificamente, a explicação consta no item 19 das Notas Explicativas. Os acertos serão realizados na próxima Solicitação de Desembolso, Nº 30, seguindo orientação do BID (CBR-796/2010, de 04/03/2010), conforme já havia sido informado por mensagem de correio eletrônico em 31/03/11.

- b.3) Deve-se, ainda, mencionar nas observações da Nota Explicativa a origem dos Rendimentos no valor de R\$ 92.652,76, que compõe o Resultado de Aplicações Financeiras.

R.: Mencionada nas notas explicativas encaminhadas por meio do Ofício nº 67/2011 – UGP-ST, em 15/04/11 (Anexo III). Especificamente, consta no item 5: “Durante o ano de 2010 foram registradas receitas provenientes de juros no total de US\$ 462.099,91, que não incluem receitas extras de R\$ 92.652,76 de aplicações da conta conjunta BID e Contrapartida.”.

- b.4) Faz-se necessário justificar, também, na Nota Explicativa o valor de R\$ 11.206,53 adicionado ao saldo da conta corrente (em reais) do Fundo Rotativo para compor o montante final da conta corrente do BRB (nº 100-0166799), bem como o valor de R\$ 39.779,92 referente ao pagamento indevido feito à empresa Grecco em dezembro de 2010, que deverá ser ajustado.

R.: A UGP entende que a UAG/GOF deverá proceder a uma conciliação da conta corrente e justificar as divergências apuradas.



**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL**  
Secretaria de Estado de Transportes  
Programa de Transporte Urbano - PTU  
Unidade de Gerenciamento do Programa - UGP



**OFÍCIO**

Nº. *76* /2011 – UGP/ST

Brasília, 20 de abril de 2011.

Ref.: Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR – Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU/DF – **Nota de Auditoria Nº 12 – Processo 31051/2010 – 5ª ICE – 2ª Remessa.**

Senhores Auditores,

Em atenção à Nota de Auditoria Nº 12, complementando as considerações sobre o Anexo B do Relatório de Auditoria, segue MEMO Nº 008/2011-UGL/UGP/ST, de 20/04/2011, recebido da UGL/DER.

Colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais.

Atenciosamente,

**José Augusto Pinto Júnior**  
Coordenador Executivo da UGP/PTU  
Brasília Integrada

Ao Senhores  
**JOSÉ HIGINO DE SOUZA**  
**AURO SHIGUENARI YOSHIDA**  
**JOSÉ CANTIERI MARQUES VIEIRA**  
Auditores de Controle Externo  
Tribunal de Contas do Distrito Federal  
**NESTA**



**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL**  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA – UGP  
UNIDADE DE GERENCIAMENTO LOCAL – UGL



<b>RECEBIDO</b>	
Em 20/04/2010 às 17:09h.	
	52452-2
Rubrica	Matrícula

UGP 159/2011  
1/22

MEMO Nº 0008/2011 – UGL/UGP/ST

Brasília, 20 de abril de 2011

PARA: José Augusto Pinto Júnior – Coordenador Executivo da UGP

DE: Samuel Dias Júnior – Coordenador da UGL

*Ref.: Encaminhamento informações TCDF  
– N.I. no. 04/2011 – Processo nº  
31.531/2011 – TCDF.*

De forma a prestar informações referentes à Nota de Inspeção nº 4/2011 referente ao processo nº 31.531/2011 que trata de assunto relacionado às obras implantação das obras de ampliação da capacidade e melhorias da DF-085 (EPTG) – Linha Verde – informo o que se segue após transcrição do texto na referida Nota de Inspeção e texto introdutório que se segue.

Antes de iniciar-se a argumentação deve-se contextualizar a obra de modo a permitir que a análise dos fatos seja mais realista e justa.

Inicialmente faremos uma descrição do que vem a ser o trecho da DF-085 (EPTG) onde as obras foram executadas.

#### **Descrição do meio físico:**

A DF-085 (EPTG) até o início das obras consistia basicamente de uma rodovia que liga o centro de Taguatinga até a DF-003 (EPIA). A sua extensão total é de aproximadamente 12,6 km. Ao longo do trecho existem diversos centros urbanos que alcançam as margens da rodovia em praticamente todo o trecho. Partindo-se da extremidade oeste da rodovia tem-se o centro de Taguatinga, região já cornubada com Ceilândia. Estas duas regiões juntas são as mais populosas do DF. Deslocando-se para leste tem-se na borda norte da rodovia o Núcleo rural Samambaia e ao sul o bairro de Águas Claras. Taguatinga, Águas Claras e o N.R. Samambaia são contíguos não havendo áreas desocupadas no trecho. Prosseguindo-se no deslocamento para leste, contíguo ao N.R. Samambaia, está assentado o Núcleo Rural



**MEMO Nº 0008/2011 – UGL/UGP/ST**

**Brasília, 20 de abril de 2011**

Vicente Pires que se estende até a DF-087 (EPVP). No trecho sul, limítrofe ao bairro de Águas Claras está instalada e área da residência oficial do Governador do DF e contiguamente inicia-se o Núcleo Rural Águas Claras que terminada nos limites do Park Way que na sequência confronta com o Núcleo Rural do Guará. Na borda norte a leste da DF-087 (EPVP) encontra-se a única área não consolidada onde será implantado o bairro do Jóquei. Apesar de não haver assentamento urbano consolidado a área é toda demarcada e toda a sua questão fundiária está em litígio, ou seja, não há como se fazer qualquer intervenção. Mais para leste, após o trecho da ferrovia Centro-Atlântica está localizado o núcleo urbano Lúcio Costa e contiguamente a Área do Parque do Guará que na sua borda leste confronta com o Setor de Indústria e Abastecimento que vai até a DF-003 (EPIA). Voltando à borda sul, no limite leste do N. R. do Guará inicia-se o a região administrativa do Guará que se estende até o Córrego do Guará. Na margem esquerda deste córrego está implantada outra parte do Setor de Indústria e Abastecimento onde estão instaladas as concessionárias de serviços públicos e órgão do governo (Secretaria de Fazenda, CAESB, CEB, Oi, Furnas e ONS) cujo último lote já se localiza nas margens da DF-003 (EPIA).

A descrição do meio físico feita anteriormente visa apenas mostrar um dos elementos do cenário onde as obras foram desenvolvidas, ou seja, um meio urbano com alta densidade com ocupações bem antigas onde, em alguns trechos, seque a faixa de domínio está assegurada nos termos da legislação vigente.

Não há interstícios entre as áreas urbanas e praticamente não há áreas desimpedidas nas faixas lindeiras.

Vale ressaltar que dentro do corredor da DF-085 (EPTG) estavam assentadas diversas redes de serviços públicos, como redes de distribuição de



**MEMO Nº 0008/2011 – UGL/UGP/ST**

**Brasília, 20 de abril de 2011**

energia elétrica (alta e baixa tensões), redes de transmissão, redes de telefonia, redes de esgoto e redes de água, valendo destacar que está instalada na borda sul da rodovia, desde Taguatinga até o viaduto da FCA, a adutora reversível da CAESB com diâmetro de 1.000 mm que alimenta toda a região oeste do DF e uma população de quase 1 milhão de habitantes.

#### **Descrição das Condições Operacionais:**

A DF-085 (EPTG) antes do início das obras contava com duas pistas de três faixas de rolamento. Três passarelas estavam instaladas ao longo do trecho. O tráfego diário da rodovia gira em torno de 150 mil veículos dia, com entre picos de apenas uma hora e meia pela manhã e uma hora pela tarde. O movimento da rodovia apresenta redução apenas no período entre a primeira meia hora da madrugada e seis horas da manhã, incluindo-se sábado. O nível de serviço durante os horários era extremamente baixo e qualquer intervenção com bloqueio de duas faixas gerava engarrafamentos extensos. Desta forma fica clara a dificuldade de logística da obra, uma vez que os veículos de transporte de material não podiam operar nos horários de pico e de qualquer maneira padeciam dos mesmos problemas de fluidez que os demais usuários. Vale ressaltar que baseado no que se descreveu anteriormente não foi possível implantar-se caminhos de serviço.

#### **Descrição das Condições Ambientais:**

A DF-085 (EPTG) corta três cursos d'água, mais a oeste o Córrego Samambaia, o Córrego Vicente Pires e o Córrego do Guará e respectivo parque. As condicionantes ambientais foram claras na questão da preservação das áreas lindeiras à Rodovia não sendo permitido qualquer serviço fora da faixa de domínio da DF-085 (EPTG). A questão ambiental foi tratada de forma extremamente cuidadosa de modo a não permitir que qualquer



**MEMO Nº 0008/2011 – UGL/UGP/ST**

**Brasília, 20 de abril de 2011**

falha no atendimento das condicionantes ambientais viesse a danificar o meio ambiente além do permitido e comprometer o andamento das obras.

**Análise do Projeto Executivo:**

O projeto executivo desenvolvido pela DER/DF através da TCB e aprovado pelo BID considerou uma série de condições que não se verificaram durante a execução das obras e que foram exaustivamente tratadas nas Revisões de Projeto em fase de Obras que redundaram nos aditivos aos Acordos Contratuais. As maiores falhas no cenário considerado pelo projeto executivo são apontadas a seguir:

1ª) O projeto executivo não considerou a impossibilidade de execução de aterro diretamente sobre as camadas de solos moles existentes (siltes e turfas com espessuras de mais de 10 m) em diversos trechos da rodovia, não tendo apresentado qualquer solução para o tratamento dos casos que vieram a surgir durante a execução das obras. Cabe esclarecer que o DER/DF tinha conhecimento da existência destes solos moles uma vez que tratou do problema quando implantou o entroncamento da DF-079 (EPVP) com a DF-085 (EPTG) no que viria a ser denominado o complexo de viadutos Israel Pinheiro;

2ª) O projeto executivo ignorou que em diversos trechos há umidade excessiva do solo o que compromete a estabilidade dos aterros;

3ª) O projeto executivo considerou apenas uma jazida para a exploração de material para aterro. Sendo que esta área está sob responsabilidade do Exército Brasileiro e não estaria liberada quando do início das obras. Vale ressaltar que este assunto foi tratado a RPFO descritas anteriormente e que durante os primeiros nove meses de execução das obras não havia qualquer jazida próxima à obra liberada para exploração. O Exército liberou a entrada dos equipamentos em fevereiro de 2010 e quatro dias depois determinou a imediata saída dos equipamentos do consórcio da área a ser explorada. Em



**MEMO Nº 0008/2011 – UGL/UGP/ST**

**Brasília, 20 de abril de 2011**

resumo a obra foi executada com emprego de material de jazidas bem mais distantes. Vales ressaltar que este caso não se configura como falha de projeto uma vez que o não havia como se antever os problemas descritos anteriormente;

4ª) O projeto executivo considerou que as ocupações da faixa de domínio e as interferências estariam tratadas quando do início das obras, o que em absoluto ocorreu. Esta situação acarretou o comprometimento de todo o planejamento da execução da obra e obrigou a fiscalização, supervisora e contratada a buscarem soluções que permitissem o andamento das obras e cumprimento dos prazos, não comprometessem ainda mais a operação da rodovia, não acarretassem danos ao meio-ambiente e não comprometessem os orçamentos dos acordos contratuais;

5ª) O orçamento que compõe o projeto executivo apresenta séria falhas, dentre elas o quantitativos insuficientes de terraplenagem e drenagem principalmente. No item terraplenagem pode-se citar como exemplo o grupo aterro do Lote 2 que considera o volume total de aproximadamente 10 mil m<sup>3</sup> que está muito aquém da real necessidade, bastando lembrar que seriam executados neste lote os encabeçamentos dos viadutos da DF-003 (EPIA), SIA e Guará, fora os aterros das vias marginais e novo greide no trecho do Córrego do Guará. Fora esta falha grave de quantitativos, o projeto executivo considerou que os serviços seriam executados de forma contínua ao longo do trecho com a compensação dos volumes escavados e aterrados como se a obra fosse executada em área rural sem qualquer interferência com o seu desenvolvimento. Por tudo que já se descreveu na seção Descrição do Meio Físico fica claro que não haveria áreas lindeiras livres para utilização, não haveria áreas para estocagem provisória de materiais e não haveria frentes contínuas de mais de 600 m para a execução das obras de terraplenagem.



MEMO Nº 0008/2011 – UGL/UGP/ST

Brasília, 20 de abril de 2011

Cenário adotado pelo Projeto Executivo foi o melhor possível, ou seja, trecho em área rural desimpedida e sem qualquer tráfego, uma vez que não no projeto qualquer projeto de desvio.

#### Planejamento da Obra:

Descrito o cenário da obra e as condições do projeto executivo fica claro que a tarefa de planejar a execução da obra teve que ser totalmente revista pela fiscalização, supervisora e contratada, sendo que se partiu do nada tendo em vista que sequer os desvios foram considerados no projeto executivo e que numa obra com estas características tem fundamental importância.

Conclui-se assim que não cabe qualquer alusão ou inferência de que houve falha no planejamento da obra parte de qualquer um dos entes envolvidos no desenvolvimento dos serviços. Todos os problemas que surgiram durante a execução das obras foram tratados de forma adequada tecnicamente e economicamente, as soluções encontradas pela equipe de obra corrigiram as omissões do projeto, sem comprometer a qualidade da obra e dentro do possível o orçamento dos acordos contratuais.

A fiscalização se empenhou diuturnamente no controle da obra e não há qualquer aspecto da mesma que tenha sido negligenciado ou despercebido pela mesma.

A UGL-DER/DF foi protagonista em todo o processo de desenvolvimento dos serviços; coordenando o processo desde o recebimento dos serviços, até as eventuais falhas nos serviços acabados e suas correções, passando pelos critérios de medição que foram racionalmente adotados, pelo planejamento de tráfego da obra até o atendimento à população atingida, aos órgãos de controle e interface com outros entes públicos e privados.



MEMO Nº 0008/2011 – UGL/UGP/ST

Brasília, 20 de abril de 2011

Em face de todas as condições desfavoráveis para a execução das obras, de toda a falta de cooperação de alguns órgãos envolvidos e das dificuldades inerentes a um empreendimento deste porte neste cenário, a UGL-DER/DF em conjunto com a empresa Supervisora e consórcio Contratado conseguir entregar o objeto do contrato dentro do prazo estabelecido, nas melhores condições possíveis e dentro dos parâmetros legais e razoáveis do orçamento.

Conclui-se assim a primeira parte desta defesa e passa-se agora aos itens específicos conforme texto transcrito a seguir:

1. *Utilização desnecessária de rachão para suporte de aterro em áreas sem solo mole. (Item A.5.2.1 da Matriz de Achados- PT II)*

Inicialmente deve se esclarecer que as soluções para as situações encontradas durante a execução das obras e não previstas nos projetos executivos foram adotadas com base na melhor técnica disponível, na experiência prévia da equipe em situações semelhantes e na pesquisa, no meio técnico, de soluções já adotadas para problemas semelhantes. A capacidade da equipe de fiscalização e supervisão de tomar decisões mais adequadas e em tempo hábil foi posta a prova nos dezoito meses de execução dos serviços e, dado o sucesso do empreendimento, demonstrou-se adequada.

2. *Critério: Norma DNIT 108/2009 - ES "Terraplenagem - Aterros - Especificação de Serviço".*

A norma em questão faz menção a situações com existência de solos moles e com níveis de água elevados e indica que nestes casos os aterros deverão dotados de fundações com material inerte granular até a cota acima do nível da água (Item 5.3.10 – alíneas g e h).

3. *Condição encontrada: Nas planilhas de medição constata-se o fornecimento e aplicação de rachão (item 2.5) em diversas outras áreas onde não foi identificada a existência de solo mole.*

Os seguimentos que apresentaram umidade excessiva ou nível d'água elevado foram tratados com camada de rachão conforme já indicado na



MEMO Nº 0008/2011 – UGL/UGP/ST Brasília, 20 de abril de 2011

norma do DNIT. A principal ocorrência foi próximo da escavação do viaduto de Águas Claras onde a água aflorou após a escavação. A camada de rachão foi lançada até que não houvesse mais a presença de água ou umidade o que comprometeria a estabilidade das camadas superiores. A camada teve ainda a função de funcionar como colchão drenante.

4. *Causa: Opção antieconômica adotada pela fiscalização e pelos executores da obra, em alguns trechos da rodovia que previam a realização de aterro. Não se justifica fazer uso de uma camada de rachão, quando a simples utilização de material de 1ª categoria seria suficiente para a execução do aterro dentro das especificações mínimas de suporte estabelecidas pela norma pertinente.*

Ao contrário do que quer fazer crer a afirmação anterior a solução adotada foi a mais econômica e rápida e sua eficácia está demonstrada na qualidade final do pavimento executado no trecho que até o presente momento não apresentou qualquer problema decorrente da instabilidade das camadas inferiores do pavimento em decorrência de umidade excessiva.

5. *Efeitos: Aterro realizado com camada de rachão é bem mais caro que com material de 1ª categoria, onerando indevidamente o contrato e gerando prejuízo.*

O contrato foi onerado de forma devida e a solução é, por motivos óbvios, mais cara que não aplicar rachão, entretanto o gasto a mais foi necessário e demonstrou-se correto.

II. *Inexistência de estudo que comprove que a solução de aplicação de rachão nas áreas com presença de solo mole é a de melhor custo/benefício. (Item A.5.2.2 da Matriz de Achados - PT II)*

O DER/DF já tem conhecimento das soluções possíveis para soluções de estabilização de solos moles. O complexo de viadutos Israel Pinheiro adotou diversos tipos de solução para o tratamento de trechos com solos moles. Foram empregados na obra do complexo de viadutos camadas de rachão nos trechos de aterros da Classe III (Norma DNER-PRO 381/98), geodrenos nos aterros Classe II e I onde se almejava acelerar o recalque e fundações estacadas nos aterros Classe I onde o objetivo era obter-se recalques nulos. Os custos unitários de cada um destes serviços foram elaborados pelo DER/DF.



MEMO Nº 0008/2011 – UGL/UGP/ST

Brasília, 20 de abril de 2011

Se considerarmos o orçamento da execução das obras de implantação do complexo obteremos os seguintes valores aproximados:

- 1º) Aterro estaqueado: R\$ 700,00 / m<sup>2</sup> de aterro;
- 2º) Aterro com geodreno e geogrelhas: R\$ 450,00 / m<sup>2</sup> de aterro;
- 3º) Aterro com fundações com rachões: R\$ 240,00 / m<sup>2</sup> de aterro.

(fontes: Orçamento Acordos Contratuais e Orçamento DER/DF para obra do Complexo de Viadutos Israel Pinheiro).

Além de considerarmos os custos diretos de implantação de cada uma das soluções deve-se frisar que o tempo para a implantação de cada uma das soluções é bem distinto assim como a logística.

A aplicação de rachão é a mais simples em termos de execução, pois emprega apenas equipamentos usuais para obras de terraplenagem, não necessita de tempo de espera para ocorrência dos recalques liberando a frente de serviço para execução dos aterros em tempo muito curto. Vale frisar que o DER/DF já executou obras com as três soluções e dentre as três opções sempre optará pela primeira face aos custos, complexidade de execução e tempo de liberação.

6. *Critério: Norma DNER-PRO 381/98 "Projeto de aterros sobre solos moles para obras viárias".*

7. *Condição encontrada: Adotou-se a aplicação de rachão sobre solos inconsistentes (solo mole) sem a realização de estudos que avaliassem ser essa a solução de melhor custo/benefício dentre outras possíveis. Ressalte-se que essa solução sequer é relacionada como possível pelo item 6 "Alternativas de Solução" da norma do DNER mencionada. O gráfico da Figura 6 - "Comparação entre custos das alternativas de solução" da mesma norma revela que, de modo geral, a solução de geodrenos e pré-carregamento como a mais econômica. Além dessa, pode-se mencionar também as soluções de execução de drenos verticais e reforço de terreno com geossintéticos.*

Não qualquer informação no relatório que fundamente a afirmação de que a solução de geodrenos é mais econômica, contrariamente a solução é mais onerosa conforme se informou anteriormente. Quando ao pré-carregamento não foi sequer considerado uma vez que esta solução tem em sua composição itens não disponíveis na obra, a saber, o sobre aterro deve ser



10/22

MEMO Nº 0008/2011 – UGL/UGP/ST

Brasília, 20 de abril de 2011

feito com solo, conforme já demonstrado anteriormente não havia disponibilidade de material sequer para a execução dos aterros o que dizer de material excedente. O pré-carregamento demanda tempo para apresentar resultado através do re-acomodação das camadas de solo mole, em diversos casos deve-se aguardar de seis meses até um ano para obtenção de resultados, por motivos óbvios, tempo não era ativo abundante no empreendimento. Ressalte-se ainda que pré-carregamento parte do pressuposto que o material da camada de solo mole fluirá para fora do corpo estradal, esta situação é impensável em trechos urbanos consolidados como o caso da obra pelos problemas óbvios que serão gerados e riscos envolvidos.

Adicione-se ao já comentado que outros DER's adotam a solução de fundação em rachão como o caso do DER de SP em sua norma ET-DE-Q00/004 – Aterro Sobre solo compressíveis (Anexo I) assim como a Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU em seu IT-116/CBTU.

As causas que levam o DNIT a não adotar este tipo de solução são ignoradas assim como as soluções que aquela autarquia adota. Casos recentes de ruptura de aterros sobre trecho com alta umidade e solo mole (BR-060/GO) demonstram que por mais que se desenvolvam tecnologias e normas há sempre elementos não visíveis em obras deste tipo, desta forma, por vezes, a solução mais simples muitas vezes é a mais adequada.

8. *Causas: Procedimento inadequado por parte da empresa supervisora e da fiscalização em face da falta de consulta prévia à empresa Altran TC/BR, que desenvolveu o Projeto Executivo, desatendendo a recomendação constante do relatório de auditoria de 2009 sobre omissões e modificações do projeto original.*

Conforme se demonstrou anteriormente a solução adotada foi a mais adequada em termos técnicos e econômicos.

Com relação a afirmação de que houve falha por parte da Fiscalização e Supervisora pela não consulta à Projetista há uma inversão de valores, toda a situação foi gerada pela falha do projeto executivo desenvolvido



MEMO Nº 0008/2011 – UGL/UGP/ST

Brasília, 20 de abril de 2011

pela Projetista além disso não havia sequer respaldo contratual, ou seja, legal, para que o projeto fosse mais uma vez revisado, uma vez que o DER/DF aceitou os projetos e o BID aprovou os mesmo previamente à licitação.

De qualquer forma a informação de que não houve consulta à projetista não tem fundamento uma vez que após a conclusão de cada uma das revisões de projeto em fase de obras o UGL-DER/DF encaminhou às mesmas para considerações por parte da TCBBr e só após a obtenção de resposta o processo foi encaminhado ao BID para aprovação dos aditivos conforme constam das folhas nº 22.629, 22.630, 23.401 e 23.402 do processo dos acordos contratuais.

*9. Efeitos: Possibilidade de ocorrência de prejuízo em face de outra solução ser igualmente adequada a um custo menor.*

Conforme o que se demonstrou não houve qualquer prejuízo na adoção da solução em ração, além do fato de ter-se garantido a qualidade dos serviços.

*III. Transporte de material de fontes/jazidas antieconômicas, desconsiderando o trecho ao longo da rodovia onde houve a descarga, além de previsão de DMT's maiores que as necessárias para o transporte dos materiais. (Item A.5.2.3 da Matriz de Achados – PT II)*

*10. Critério: Norma DNIT 107/2009 - ES "Terraplenagem - Empréstimos - Especificação de Serviço"*

*11. Condição Encontrada: Em algumas das DMT's estabelecidas nas medições, desconsiderou-se a melhor opção de origem do material em função do local de aplicação do material ao longo da rodovia. Por exemplo, há trechos em que se realizou o revestimento do pavimento flexível com o fornecimento de CBUQ pela Usina de Asfalto da JM, enquanto a Usina de Asfalto Serveng estava muito mais próxima.*

A execução da recuperação do pavimento flexível nos trechos indicados no projeto foi realizada, por motivos óbvios, no período noturno. A usina da Serveng estava em reforma à época e não poderia atender à demanda. A fiscalização atestou o fato em visita aquela unidade localizada no Setor de Indústria. Tão logo esta usina voltou a funcionar, todo o CBUQ empregado na obra foi produzido nesta unidade.



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
**PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO - PTU**  
**UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA**  
**- UGP -**



12/22

**MEMO Nº 0008/2011 – UGL/UGP/ST**

**Brasília, 20 de abril de 2011**

Adotou-se como critério de medição para o pagamento de serviços de transporte a distância real percorrida. Desta forma a utilização da usina da Serveng foi mais econômica pela menor distância. Se fosse adotado o critério do DER/DF de se considerar a usina com sendo a da NOVACAP, localizada na DF-003 (EPIA) haveria aumento do custo de transporte.

*12. Em outros casos, aplicou-se uma DMT única sem levar em consideração o trecho ao longo da rodovia onde o material foi descarregado e efetivamente aplicado. A título de exemplo, cita-se o caso dos meios-fios.*

Foram adotados pontos de distribuição de massa para fins de medição. O exemplo dos meios-fios é inadequado uma vez que na realidade cada peça lançada na obra apresenta distância diferente da anterior e da posterior.

*13. Há ainda valores de algumas DMT's previstas nas medições que não adotaram o menor percurso entre o ponto inicial e final, a exemplo da distância fixa entre o Lixão da Estrutural e o viaduto da EPVL, entre a Usina de Asfalto da Serveng até o Viaduto do SIA, dentre outras.*

Os percursos adotados estão indicados nas memórias de cálculo das medições e foram os efetivamente percorridos. Pelas dificuldades inerentes ao cenário das obras os percursos adotados foram os possíveis.

*14. Causa: Não atendimento da norma que estabelece que a DMT deve ser medida pelo menor percurso, permitido para o tráfego de caminhões, entre o ponto de origem e o trecho de descarga do material, e vice-versa.*

Conforme define as normas foram adotados os menores percursos onde era permitido o tráfego de caminhões e onde era possível obter-se a melhor produtividade.

*15. Efeito: DMT's maiores implicam custos maiores nos serviços de momento de transporte de materiais, onerando indevidamente o contrato.*

As memórias de cálculo das medições demonstram que as distâncias adotadas estão corretas e que não qualquer prejuízo ao contrato.

**IV. Serviços executados sem a aplicação de insumos previstos em projeto e na composição de custo unitário. (Item A.5.2.4 da Matriz de Achados-PT II)**

*16. Critério: Projeto Executivo.*

*17. Condição Encontrada: O Projeto Executivo da obra estabeleceu que deveria ter sido implantadas barras de ligação nas juntas longitudinais na interface entre o pavimento rígido e o*



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO - PTU  
UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA  
- UGP -



13/22

MEMO Nº 0008/2011 – UGL/UGP/ST

Brasília, 20 de abril de 2011

*flexível. Tal fato é certo, ante a presença dos insumos para a realização desse serviço na composição de custos unitários do serviço "Pavimento de concreto fctM.k= 4,5MPa. com barras de ligação e juntas selantes". No entanto, há evidências de que tal serviço não foi realizado.*

Inicialmente cabe uma explanação didática sobre a execução de pavimentos rígidos. Na execução de pavimentos em concreto é usual o emprego de barras de aço CA-25 (lisas) implantadas no sentido longitudinal das placas, ou seja, direção do tráfego, cuja função é a transferência da carga da borda de uma placa para a borda da placa adjacente, daí o nome de barra de transferência, geralmente estas barras tem diâmetro de 25 mm e apresentam uma das pontas engraxadas de modos a permitir o deslocamento relativo entre uma placa e outra. Nos casos onde se deseja que as placas das faixas de rolamento paralelas permaneçam unidas evitando o levantamento relativo entre placas ou criação de degraus são implantadas barras de aço CA-50 chumbadas em ambas às placas lateralmente, ou seja, perpendicularmente à direção do fluxo. A este tipo de barra dá-se o nome de barras de ligação.

A função das barras de ligação, conforme determina ou não o projeto podem ser cumprida por junta de entrosamento entre placas do tipo macho e fêmea. No caso do projeto da DF-085 (EPTG) a prancha DE-IN/085-001003EDT001 constante do conjunto do projeto executivo não indica a adoção de barras de ligação nas laterais das placas e sim a adoção de junta tipo macho e fêmea.

A função das barras de ligação, conforme determina ou não o projeto podem ser cumprida por junta de entrosamento entre placas do tipo macho e fêmea. No caso do projeto da DF-085 (EPTG) a prancha DE-IN/085-001003EDT001 constante do conjunto do projeto executivo não indica a adoção de barras de ligação nas laterais das placas e sim a adoção de junta tipo macho e fêmea.



MEMO Nº 0008/2011 – UGL/UGP/ST

Brasília, 20 de abril de 2011

Outro mal entendido a ser esclarecido é a composição do serviço de pavimento de concreto apesar de indicar o nome barra de ligação na realidade considera a implantação de barra de transferência conforme determinado pelo projeto. Esta afirmação tem como fundamento o projeto executivo indicado anteriormente, a composição de custo unitário apresentada pelo consórcio que indica o insumo aço CA-25 com coeficiente compatível com o detalhamento de projeto e o fato de que seria anti-econômico considerar o emprego de barras de ligação nas composições do pavimento, uma vez que estas só poderiam vir a ser usadas nos trechos das baias de ônibus.

*18. Causa: Parâmetros e definições estabelecidas no Projeto Executivo não foram seguidos pelos executores da obra, ao mesmo tempo em que a fiscalização e a supervisão da execução das obras omitem-se sobre essas alterações.*

Conforme foi demonstrado anteriormente não houve qualquer omissão ou falha por parte de qualquer um dos envolvidos na execução ou controle da obra.

*19. O descumprimento da recomendação, constante do relatório de auditoria de 2009, de se designar fiscais diferentes para os quatro contratos relativos à Linha Verde a fim de privilegiar o princípio de segregação de função e otimização do controle da obra também pode ser enquadrado como agravante nesse achado.*

O relatório ignora o fato de que o executor do contrato das obras não era o mesmo executor do contrato de supervisão, além do mais não está estabelecida, no mesmo relatório, qualquer relação de causa e efeito entre o que aponta o relatório como possível omissão, que comprovadamente não é, e a existência de uma ou mais fiscais acompanhando os serviços. Além do representante da UGL-DER/DF a supervisora empregou seis engenheiros apenas para acompanhar as obras e a ABCP empregou um técnico apenas para o acompanhamento da execução do pavimento rígido. Outro mal entendido a ser esclarecido é a composição do serviço de pavimento de concreto apesar de indicar o nome barra de ligação na realidade considera a implantação de barra de transferência conforme determinado pelo projeto. Esta



MEMO Nº 0008/2011 – UGL/UGP/ST

Brasília, 20 de abril de 2011

afirmação tem como fundamento o projeto executivo indicado anteriormente e a composição de custo unitário apresentada pelo consórcio que indica o insumo aço CA-25 com coeficiente compatível com o detalhamento de projeto, além do fato de que seria anti-econômico considerar o emprego de barras de ligação nas composições do pavimento, uma vez que estas só poderiam vir a ser usadas nos trechos das baias de ônibus.

*20. Efeito: Possível comprometimento da qualidade dos serviços e do resultado final da obra, ante a inexecução de serviços estabelecidos em projeto. Também resta caracterizado o pagamento indevido por serviços não executados.*

Não há fato que corrobore tal possibilidade.

*V. Serviços medidos em quantitativos maiores que os estabelecidos no Projeto Executivo e/ou por inspeção na obra. (Item A.5.2.5 da Matriz de Achados- PT II)*

*21. Critério: Projeto executivo.*

*22. Condição Encontrada: Medições da largura das vias, realizadas pela equipe de auditoria, revelaram que alguns trechos com pavimento flexível apresentam-se com largura inferior ou, por outro lado, foram pagos com larguras superiores àquelas estabelecidas no Projeto Executivo.*

As eventuais falhas de medição serão corrigidas na última medição, entretanto cabe esclarecer que as medições foram feitas com base no efetivamente executado e não apenas pelo projeto executivo, mesmo por que em diversas situações não havia possibilidade de seguir-se o projeto executivo pela simples inadequação do mesmo à realidade da obra, como no caso onde foram implantadas faixas adicionais nas marginais de modo a comportar o tráfego da via expressa durante a construção das vias expressas nos trechos dos entroncamentos.

*23. Causa: Falhas na execução dos serviços, em desacordo com as especificações do Projeto Executivo, ao mesmo tempo em que se identifica que a fiscalização e a supervisão das obras omitem-se sobre essas alterações.*

Não há qualquer omissão por parte dos atores envolvidos na execução das obras e as soluções adotadas para os critérios de medição foram as mais adequadas. O projeto executivo apresentou falhas que foram corrigidas durante a execução das obras.



MEMO Nº 0008/2011 – UGL/UGP/ST

Brasília, 20 de abril de 2011

24. *Não cumprimento da recomendação constante do relatório de auditoria de 2009 de designar fiscais diferentes para os quatro contratos relativos à Linha Verde (segregação de função e otimização do controle da obra).*

Assunto já discutido anteriormente.

25. *Efeito: De acordo com as normas/critérios de medição, as camadas inferiores do pavimento são estabelecidas a partir da largura da via acabada, de forma que se essa medida estiver superestimada, as demais, provavelmente, também estarão.*

Os serviços foram pagos conforme as larguras e volumes executados e levantamentos realizados pela supervisora através da sua equipe de topografia.

Não está claro a que normas/critérios de medição o relatório esta se referindo.

26. *Como resultado tem-se o pagamento indevido por serviços executados a menor ou medidos a maior, onerando indevidamente o contrato.*

Afirma-se novamente que não houve qualquer pagamento indevido nos acordos contratuais. Possíveis falhas de processamento serão corrigidas na última medição.

**VI. *Serviços medidos em quantitativos maiores que os estabelecidos por norma pertinente.*** (Item A.5.2.6 da Matriz de Achados - PT II)

27. *Critério: Norma DNIT 107/2009 - ES "Terraplenagem - Empréstimos - Especificação de Serviço"; Norma DNIT 30/2004 – ES "Drenagem - Dispositivos de drenagem pluvial urbana - Especificação de Serviço".*

28. *Condição Encontrada: Observou-se nas medições que a largura do fundo de vala para assentamento de tubos de drenagem pluvial não considera o diâmetro do tubo aplicado, em desacordo com os padrões previstos. A inclinação dos taludes das valas também não atende à inclinação (2:3) estabelecida em norma.*

Não há elementos nas medições que permitam embasar tal afirmação. Os serviços foram medidos conforme o levantamento elaborado pela Supervisora.

29. *Além disso, foi considerado, indevidamente, o empolamento de diversos materiais ao serem carregados e transportados até o bota-fora, a exemplo da camada superficial de vegetação e revestimento betuminoso removido. Apesar de haver o aumento do volume desses materiais ao serem removidos, a norma não prevê o pagamento de empolamento na carga e transporte, tampouco o transporte da camada superficial de vegetação para um bota-fora, devendo esse ser armazenado em local próximo para reaproveitamento posterior.*



MEMO Nº 0008/2011 – UGL/UGP/ST

Brasília, 20 de abril de 2011

Todo material que foi transportado teve seu fator de conversão avaliado e adotado na medição, conforme o próprio relatório indica quando afirma que "aumento do volume desses materiais ao serem removidos". Não há norma no conjunto do projeto executivo de determina que não serão pagos os volumes transportados. O DER/DF adota a prática de pagar o volume transportado considerando a adoção do fator de conversão (empolamento).

No caso do material asfáltico removido o aumento do volume do material solto é expressivo e não pode ser ignorado, além do mais, ao contrário do que afirma o relatório este material não pode ser depositado em local próximo para posterior aproveitamento, ou seja, na própria obra, uma vez que não havia área para tanto. O mesmo ocorreu com o material proveniente da camada superficial de vegetação que não poderia ser armazenado nas proximidades da obra, conforme já exaustivamente demonstrado, obrigando o seu descarte integral.

*30. Causa: Houve falha na fiscalização pela UGL-DER e na pela empresa Concremat. O não cumprimento da recomendação constante do relatório de auditoria de 2009, no sentido de designar fiscais diferentes para os quatro contratos relativos à Linha Verde com vistas a segregar funções e otimizar o controle da obra, certamente também contribuiu para essas impropriedades.*

O relatório ignora o fato de que o executor do contrato das obras não era o mesmo executor do contrato de supervisão, além do mais não está estabelecida, no mesmo relatório, qualquer relação de causa e efeito entre o que aponta o relatório como possível omissão, que comprovadamente não é, e a existência de uma ou mais fiscais acompanhando os serviços.

Conforme foi demonstrado anteriormente não houve qualquer omissão ou falha por parte de qualquer um dos envolvidos na execução ou controle da obra.

*31. Efeito: O contrato foi onerado indevidamente por vários fatores: pela consideração de larguras de fundo de vala além do padrão necessário para assentamento dos tubos somada à maior inclinação dos taludes das valas, que acarretaram maior volume de material escavado e de área de limpeza de camada vegetal; pela inclusão de empolamento para carga e transporte*



MEMO Nº 0008/2011 – UGL/UGP/ST

Brasília, 20 de abril de 2011

*de material, que também aumentou volume de material a ser carregado; e pelo momento extraordinário de transporte acima de 5 km considerado para transporte desses materiais.*

As maiores inclinações assim foram adotadas para garantirem segurança ao pessoal da obra sem que houvesse a necessidade de escoramento que oneraria ainda mais o contrato. Vale lembrar a baixa qualidade do solo onde foram implantadas diversas redes de drenagem.

**VII. Serviços de terraplenagem muito superiores aos estabelecidos em projeto.** (Item A.5.2.7 da Matriz de Achados- PT II)

32. *Critério: Norma DNIT 106/2009-ES "Terraplenagem - Cortes - Especificação de serviço", Norma DNIT 108/2009 - ES "Terraplenagem - Aterros - Especificação de Serviço" e Projeto Executivo.*

33. *Condição Encontrada: Verificou-se que as seções transversais em cada estaca apresentadas pela fiscalização no projeto as built não são compatíveis com as correspondentes seções estabelecidas no Projeto Executivo. Entre as falhas, identificou-se a utilização de estacas de 100 em 100 m, erros de cota do terreno original, medições de áreas que não deveriam ser aterradas, erros de cálculo de área das seções, via de regra no sentido de ampliar os volumes de áreas aterradas e os movimentos de terra.*

Deve-se discutir a falha do projeto executivo que conforme indicado nas planilhas de orçamento considerou volumes completamente errados para os serviços de terraplenagem. Não se pode fazer qualquer afirmação a partir de um parâmetro completamente inadequado como no caso em tela.

Os volumes foram levantados em campo e submetidos ao BID que os aprovou após análise dos mesmos.

34. *Causa: Houve falha na fiscalização por parte da UGL-DER e na supervisão das obras pela empresa Concremat. Além disso, o não cumprimento da recomendação constante do relatório de auditoria de 2009, no sentido de designar fiscais diferentes para os quatro contratos relativos à Linha Verde com vistas a segregar funções e otimizar o controle da obra, notadamente também contribuiu para essas impropriedades.*

Não houve qualquer falha por parte da fiscalização ou supervisora uma vez que apesar das falhas gritantes do projeto executivo viabilizou a conclusão das obras.

O relatório ignora o fato de que o executor do contrato das obras não era o mesmo executor do contrato de supervisão, além do mais não está estabelecida, no mesmo relatório, qualquer relação de causa e efeito entre o



19/22

MEMO Nº 0008/2011 – UGL/UGP/ST

Brasília, 20 de abril de 2011

que aponta o relatório como possível omissão, que comprovadamente não é, e a existência de uma ou mais fiscais acompanhando os serviços.

*35. Efeito: As considerações das áreas das seções transversais em desacordo com o projeto executivo impactam em toda a cadeia de terraplenagem (aterro/corte, escavação, carga e transporte), onerando indevidamente o contrato.*

A falha do projeto executivo fica demonstrada pelo erro grosseiro do orçamento e pela apresentação de uma caderno de seções transversais que indica até seções de aterro para viadutos em trechos onde não há a presença de qualquer obra de arte especial, como no caso do SAI nas proximidades da CEB (vide projeto executivo).

*VIII. Serviços executados com grande possibilidade inúteis. (Item A.5.2.8 da Matriz de Achados- PTII)*

*36. Critério: Projeto Executivo.*

*37. Condição Encontrada: especificamente no lote 1, de serviços de limpeza de camada vegetal e de execução de fundações e superestrutura relativos à ciclovia que não foi executiva.*

*38. Causa: O esgotamento dos recursos do contrato, que não permitiu a conclusão da ciclovia.*

*39. Efeito: Se confirmada a não construção da ciclovia ou sua execução posterior em traçado diferente do original, estará caracterizado prejuízo ao Erário.*

O DER/DF quando da revisão do projeto da ciclovia deverá considerar o aproveitamento do que já foi executado. A impossibilidade de conclusão da ciclovia foi decorrente de falha do projeto executivo que considerou traçado inviável e ignorou toda as interferências existentes.

*IX. Preços dos serviços acrescidos nos aditivos acima dos preços de mercado. (Item A.5.2.9 da Matriz de Achados- PT II)*

*40. Critério: Lei nº 8.666/93, SICRO2 - DNIT, Concorrência nº 002/2010, Tabela de Preços da NOVACAP.*

*41. Condição Encontrada: Pesquisas de preço realizadas revelaram preços excessivos nos seguintes serviços: "Escavação, carga e transporte de solo mole DMT até 5km"; "Momento Extraordinário de Transporte para solo mole além de 5,00 km (DMT= 9,6 km)"; "Execução de colchão drenante com Rachão" e "Dreno Transversal Profundo 0,50 m com canalet φ 4"*

Os preços para os serviços de "Escavação, carga e transporte de solo mole DMT até 5km" e "Momento Extraordinário de Transporte para solo mole além de 5,00 km (DMT= 9,6 km)" estão bem próximos do valor adotado pela Novacap à época. Para o primeiro serviço o preço da Novacap era de R\$ 26,49 por metro cúbico contra R\$ 27,43 do apresentado pelo Consórcio



MEMO Nº 0008/2011 – UGL/UGP/ST

Brasília, 20 de abril de 2011

(diferença de 3%) e para o segundo o valor unitário era de R\$ 1,40 por metro cúbico por quilômetro conforme tabela da Novacap contra R\$ 1,46 por metro cúbico por quilômetro proposto pelo Consórcio (diferença de 4%). As justificativas para os valores apresentados e quantitativos compõe a solicitação do terceiro aditivo aos acordos contratuais e constam do processo do contrato.

Os demais serviços foram compostos com insumos das composições originalmente apresentadas pelo Consórcio e cotações de mercado, não composições similares na tabela da Novacap que permitissem a comparação direta, entretanto todas as cotações foram apresentadas ao BID que, após análise, aprovou os aditivos.

*42. Causa: O sobrepreço verificado foi decorrente da inclusão (ICMS e ISS) nas composições e utilização de composições de custo de serviços inadequadas.*

A causa sugerida no relatório não é encontrada nas composições apresentadas pelo Consórcio uma vez que não há nas mesmas qualquer indicativo de incidência de ISS e ICMS, apenas o BDI está calculado nas composições.

*43. Efeito: Essa falha acarretou o pagamento a maior dos serviços comparativamente com os preços praticados no mercado, onerando indevidamente o contrato.*

Conforme demonstrado anteriormente os valores propostos para o serviços demonstraram-se razoáveis e por isso foram aprovados pelo BID, desta forma não há que se falar em ônus indevido aos acordos contratuais.

Concluindo-se assim a resposta ao presente relatório esperamos ter esclarecidos alguns conceitos e idéias que foram equivocadamente apresentados no mesmo e que apesar do prazo exíguo para a elaboração deste conjunto de respostas esperamos obter êxito na reversão do juízo de que houve omissões ou erros por parte da fiscalização e supervisão da obra.

O fato do relatório ter poupado o projeto executivo deve ser revisto, uma vez que para viabilizar a entrega da obra a fiscalização e



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO - PTU  
UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA  
- UGP -



21/22

MEMO Nº 0008/2011 – UGL/UGP/ST

Brasília, 20 de abril de 2011

supervisão tão criticados e o próprio consorcio contratado buscaram formas de conduzir os serviços de modo a garantir a qualidade dos mesmos, dentro dos prazos estabelecidos e se mantendo os contratos dentro dos limites legais a despeito das falhas existentes na documentação que norteou a execução das obras.

  
Samuel Dias Jr  
Eng. Civil – CREA 8.927/D-DF  
ST/UGP/UGL  
Coordenador



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
**PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO - PTU**  
UNIDADE DE GERENCIAMENTO DO PROGRAMA  
- UGP -



22/22

**MEMO Nº 0008/2011 – UGL/UGP/ST**

**Brasília, 20 de abril de 2011**

**Anexo I – Normas para aterros em solos compressíveis**



SECRETARIA DOS TRANSPORTES  
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

ESPECIFICAÇÃO TÉCNICA

CÓDIGO	ET-DE-Q00/004	REV.	A
EMISSÃO	mar/2006	FOLHA	1 de 11

TÍTULO

**ATERRO SOBRE SOLOS COMPRESSÍVEIS**

ÓRGÃO

DIRETORIA DE ENGENHARIA

PALAVRAS-CHAVE

Aterro. Compressíveis. Fundação

APROVAÇÃO

PROCESSO

PR 010969/18/DE/2006

DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA

DERSA - DESENVOLVIMENTO RODOVIÁRIO S.A. **ET-Q00/018**. Aterros sobre Solos Compressíveis. São Paulo, 1997.

DERSA - DESENVOLVIMENTO RODOVIÁRIO S.A. **ET-Q00/011**. Fundação de Aterros. São Paulo, 1997.

OBSERVAÇÕES

REVISÃO	DATA	DISCRIMINAÇÃO



CÓDIGO	ET-DE-Q00/004	REV	A
EMIÇÃO	mar/2006	FOLHA	2 de 11

## ÍNDICE

1	OBJETIVO.....	3
2	DEFINIÇÃO.....	3
3	MATERIAIS.....	3
4	EQUIPAMENTOS.....	3
5	EXECUÇÃO.....	3
5.1	Considerações Gerais.....	3
5.2	Execução.....	4
6	CONTROLE.....	6
6.1	Materiais.....	6
6.2	Geométrico.....	6
6.3	Controle de Recalques.....	7
7	ACEITAÇÃO.....	7
7.1	Materiais.....	7
7.2	Geometria.....	7
7.3	Recalque.....	8
8	CONTROLE AMBIENTAL.....	8
9	CRITÉRIOS DE MEDIÇÃO E PAGAMENTO.....	8
10	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	8
	ANEXO A - TABELAS DE CONTROLE.....	9



## 1 OBJETIVO

Definir os critérios que orientam a execução, aceitação e medição de aterro sobre solos compressíveis, em obras rodoviárias sob a jurisdição do Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo – DER/SP.

## 2 DEFINIÇÃO

A presente especificação refere-se à construção de aterros sobre locais onde o terreno natural é constituído por solos compressíveis, isto é, altamente deformáveis, que apresentam recalques excessivos ou ruptura da base quando carregados.

Os solos compressíveis possuem baixa resistência ao cisalhamento, normalmente associada à baixa resistência à penetração estática SPT < 2 golpes/30 cm. Geralmente, são constituídos por argilas orgânicas ou não, e solos turfosos, comumente saturados.

## 3 MATERIAIS

Os materiais que devem ser utilizados na fundação dos aterros sobre solos compressíveis, devem ser indicados em projeto, em função das condições de suporte e drenagem da área. Podem ser empregados os seguintes tipos:

- areia isenta de matéria orgânica, torrões de argila ou outros materiais prejudiciais;
- pedra britada (n.º3 e n.º4);
- pedra detonada;
- pedra rachão;
- geotextil.

Os materiais de preenchimento devem ser lançados ou compactados, de maneira que atendam às condições de compactidade e consistência exigidas em projeto.

## 4 EQUIPAMENTOS

O conjunto de equipamentos necessários à execução dos serviços é:

- a) trator de esteira leve, com peso total máximo  $\leq 8$  tf.;
- b) retroescavadeira com comando hidráulico;
- c) caminhões baseculantes.

## 5 EXECUÇÃO

### 5.1 Considerações Gerais

Sempre que a camada inferior do aterro assentar-se em terreno alagado, toda área de fundação do aterro, quando possível, deve ser previamente drenada antes do início da execução da fundação.

Nos casos em que o bombeamento esteja previsto em projeto ou indicado pela fiscalização,



CÓDIGO	ET-DE-Q00/004	REV	A
EMISSÃO	mar/2006	FOLHA	4 de 11

nenhuma camada da fundação de aterro pode ser lançada antes da conclusão do esgotamento.

Quando não houver a possibilidade de execução da drenagem, deve ser construída previamente uma camada do aterro, com material inerte, cuja superfície fique acima do nível d'água, de maneira que a camada inicial do aterro sobrejacente possa ser compactada. A altura do material inerte não deve ser inferior a 1.0 m em relação ao nível d'água.

Outra solução que pode ser adotada, quando não houver a possibilidade de drenagem prévia, é a execução de aterro sobre estiva lançada ou estiva natural. Neste caso, ou seja, quando o aterro for lançado sobre estiva natural, a área não deve ser limpa.

As primeiras camadas de fundação de aterro, a critério da fiscalização ou indicado em projeto, devem ser lançadas em ponta de aterro, utilizando trator de esteira leve, com peso total  $\leq$  8 tf.

Antes do lançamento do material inerte a área deve ser limpa. O processo de limpeza e o material a ser utilizado na fundação devem ser fixados em projeto ou pela fiscalização, em função das características de cada fundação e da disponibilidade dos materiais existentes no local.

Após a construção das camadas compactadas acima descritas, o material de fundação deve ser compactado conforme a ET-DE-Q00/003 - Aterro.

Em zonas em que a lâmina d'água for excessivamente espessa, de modo que impossibilite o lançamento de material inerte e, sempre que indicado em projeto, devem ser executados diques de vedação, para isolar a fundação de aterro e reduzir o volume de água a ser drenado.

## 5.2 Execução

Os aterros sobre solos compressíveis devem ser executados geralmente por três processos:

- lançamento do aterro após a remoção do solo compressível,
- lançamento de aterro com adensamento normal;
- lançamento de aterro com adensamento acelerado.

### 5.2.1 Lançamento de Aterro Após a Remoção do Solo Compressível

Nos casos onde haja viabilidade econômica para retirada total ou parcial dos solos compressíveis, a escavação do material deve ser executada de acordo com as determinações de projeto, isto é, na largura, profundidade e inclinações de taludes indicados em projeto.

A fundação do aterro deve ser constituída por uma ou mais camadas de material granular inerte, esta última camada deve possuir granulometria conveniente, que impeça a penetração de finos do aterro no material de fundação. A compactação do material de fundação deve ser executada conforme a ET-DE-Q00/003 - Aterro.

Quando a remoção dos solos compressíveis não puder ser executada em sua totalidade, ou seja, em etapa única, a substituição do material compressível deve ser executada em etapas.



CÓDIGO	ET-DE-Q00/004	REV	A
EMISSÃO	mar/2006	FOLHA	5 de 11

deixando septos ou executando aterros de pontas.

A substituição por etapas deve ser executada escavando-se uma faixa de solo compressível entre os septos, que deve ser aterrado com material de enchimento antes da escavação da etapa seguinte. O aterro de ponta deve ser executado forçando o material de substituição contra o solo compressível, provocando seu deslocamento.

Nos dois casos devem-se tomar os cuidados necessários para garantir que o material de enchimento não seja contaminado pelo material escavado, exceto na zona de contato dos materiais. O material contaminado deve ser removido e substituído por um novo.

A execução do aterro é obrigatoriamente precedida da comprovação, pela fiscalização, do adensamento estabelecido em projeto, pode-se prosseguir a execução do aterro, conforme a ET-DE-Q00/003 – Aterro.

### 5.2.2 Lançamento de Aterro com Adensamento Normal

Neste caso, o solo compressível não deve ser removido completamente, o aterro é construído diretamente sobre o solo compressível.

Quando no local houver água, deve-se efetuar a drenagem da área, antes do início do lançamento do material inerte que irá constituir a fundação do aterro.

As camadas de material inerte devem ser executadas com equipamentos leves, tipo esteira, sendo proibido o acesso de equipamentos de pneus ou pesados, até que a fundação atinja a estabilidade necessária.

Nos casos em que não haja possibilidade de lançamento de camadas de material, o projeto deve indicar solução alternativa que promova a separação física entre o solo compressível e o material de aterro. À exemplo do indicado no item 5.1 podem ser utilizadas estivas lançadas ou naturais.

Sempre que existirem riscos de ruptura da base do aterro, devem ser previstas bermas de equilíbrio, de maneira, que a sua construção, seja simultânea com a construção de aterros.

Quando a fundação atingir o adensamento previsto em projeto e tiver sido liberada pela fiscalização, deve-se dar início da execução do corpo do aterro.

O aterro deve ser construído de acordo com a ET-DE-Q00/003 - Aterro, sendo que a sua execução deve ser realizada em etapas, respeitando os prazos e recalques mínimos indicados no projeto para cada etapa de construção.

### 5.2.3 Lançamento de Aterro com Adensamento Acelerado

Em situações que o solo compressível não for removido e seja necessário reduzir o tempo previsto para o aparecimento de recalques, devem ser adotados métodos construtivos que permitam reduzir o tempo previsto para a ocorrência de recalques.

Os métodos de aceleração do adensamento, geralmente, consistem de aplicação de sobrecarga na fundação, ou na execução de um conjunto de drenos verticais junto à fundação do



CÓDIGO	ET-DE-Q00/004	REV	A
EMISSÃO	mar/2006	FOLHA	7 de 11

### 6.3 Controle de Recalques

O controle de recalques deve ser feito topograficamente, utilizando marcos superficiais ou placas de recalque.

As leituras de recalques devem ser feitas periodicamente, de acordo com o estipulado no projeto, durante e após o período construtivo, até que ocorra o adensamento previsto em projeto.

## 7 ACEITAÇÃO

Os serviços são aceitos e passíveis de medição desde que atendam simultaneamente as exigências de materiais, e de execução, estabelecidas nesta especificação, discriminadas a seguir.

### 7.1 Materiais

Os materiais da fundação de aterro são aceitos desde que atendam as seguintes condições:

- as areias devem ser isentas de matéria orgânica e deve apresentar no máximo 15% do material passando na peneira n.º40;
- a granulometria do material rochoso deve atender a especificada em projeto.

### 7.2 Geometria

Os serviços são aceitos quanto desde que:

- a) a declividade transversal do terreno na superfície inferior do colchão propicie condições adequadas para o escoamento das águas coletadas nas camadas, evitando-se depressões que gerem acúmulo de água;
- b) não haja contaminação do aterro com lama na execução de suas primeiras camadas;
- c) as condições de espalhamento e desempenho da camada sejam julgadas satisfatórias.

As variações individuais de cota de cada seção e da largura da plataforma admitidas para a fundação do aterro são:

- a) variação de cota máxima para eixo e bordas de  $\pm 0,20$  m;
- b) variação da largura máxima da cava de remoção para cada lado de + 1,0 m, não se admitindo variação negativa.

As variações individuais de cota de cada seção e da largura da plataforma admitidas para aterro acabado são:

- a) variação da cota  $\pm 0,05$  m para eixo e bordas;
- b) variação máxima da largura da plataforma de + 0,30 m. Não se admitindo valores inferiores para a semi-largura da plataforma.



SECRETARIA DOS TRANSPORTES  
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

ESPECIFICAÇÃO TÉCNICA (CONTINUAÇÃO)

/conclusão

3. RECALQUE

ENSAIO	MÉTODO	FREQÜÊNCIA	CÁLCULOS ESTATÍSTICOS OU VALORES INDIVIDUAIS	ACEITAÇÃO
Os serviços devem apresentar também: a) declividade transversal do terreno na superfície inferior do colchão propicie condições de adequado escoamento das águas coletadas nas camadas, evitando-se depressões que gerem acúmulo de água. b) não haja contaminação do aterro com lama na execução de suas primeiras camadas; c) condições satisfatórias de espalhamento e desempenho da camada sejam julgadas satisfatórias.	Topográfico, utilizando marcos superficiais ou placas de recalque		Resultados individuais	Ocorra estabilização do adensamento previsto em projeto

**INSTRUÇÃO TÉCNICA  
DE  
SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA**

**EXECUÇÃO DE REMOÇÃO E  
SUBSTITUIÇÃO DE SOLO MOLE**

**IT -116 / CBTU**

**REV. 02**

DIRETORIA TÉCNICA	EXECUÇÃO DE REMOÇÃO E SUBSTITUIÇÃO DE SOLO MOLE	FL.	CBTU
DENGE – DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL		1/6	IT -116/ CBTU

ÍNDICE	PÁG.
1. OBJETIVO E CAMPO DE APLICAÇÃO.....	02
2. CONSIDERAÇÕES GERAIS.....	02
3. MATERIAIS.....	03
4. EQUIPAMENTOS.....	03
5. EXECUÇÃO.....	04
6. CONTROLE.....	05
7. MEDIÇÃO.....	05
8. PAGAMENTO.....	06

REV	DATA	MOTIVO/REFERÊNCIA	APROV CBTU	REV	DATA	MOTIVO/REFERÊNCIA	APROV CBTU
0	16/04/86	ELABORAÇÃO					
1	22/09/86	REVISÃO					
2	07/02/06	REVISÃO					

DIRETORIA TÉCNICA	EXECUÇÃO DE REMOÇÃO E SUBSTITUIÇÃO DE SOLO MOLE	FL.	CBTU
DENGE - DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL		2/6	IT-116/CBTU

### 1 - OBJETIVO E CAMPO DE APLICAÇÃO

Estabelecer os procedimentos e rotinas para a execução de Remoção e Substituição de Solos Moles nos empreendimentos a cargo da CBTU.

### 2 - CONSIDERAÇÕES GERAIS

- 2.1 - Os solos moles de que trata a presente Instrução, são aqueles compostos de materiais muito compressíveis impróprios para suporte de fundações de aterro, salvo nos casos em que se adotarem soluções especiais tais como, berma de equilíbrio, drenos verticais, construção lenta do aterro etc.
- 2.2 - Dentre os solos moles, destacamos os seguintes:
- 2.2.1 - Argilas quase sempre mas não necessariamente orgânicas, apresentando consistência mole a muito mole ( $SPT \leq 2$ ), coesão aparente em geral menor do que  $1,50 t/m^2$ , umidade natural caracteristicamente mais elevada do que o limite de liquidez, ou muito próximo deste, índice de plasticidade muito elevado (em geral superior a 25%) e baixa permeabilidade ( $K = 10^{-6}$  a  $K = 10^{-8}$  cm/s). De modo geral, estas argilas estão saturadas ou próximas da umidade de saturação e ocorrem, quase sempre, inundadas ou com o nível do lençol freático próximo da superfície.
- 2.2.2 - Turfas de vários tipos, comumente constituídas por matéria orgânica em estado não coloidal apresentando maior ou menor quantidade de remanescentes de restos vegetais, parcial ou completamente carbonizados. Em geral, as turfas são bastante permeáveis ( $K > 10^{-4}$  cm/s), de baixa densidade, sendo também muito compressíveis. Um aspecto muito importante a ser considerado, é que as turfas podem não apresentar-se moles, em seu estado atual de umidade, adquirindo esta característica, ao serem molhadas.
- 2.3 - A solução mais freqüentemente empregada, pelo menos até certo limite de espessura da camada em que ocorre, é a remoção total ou parcial da mesma, de que é objeto esta Instrução.
- 2.4 - De um modo geral, os solos nestas condições terão sido previamente detectados no Projeto, caso em que ter-se-á indicado, com antecedência, a solução a ser adotada e, em particular, a espessura da camada a ser removida e o tipo de material substitutivo a ser empregado.
- 2.5 - Cabe à Fiscalização proceder com extremo cuidado no que tange ao exame dos solos de fundação dos aterros, tendo em vista identificar a presença deste tipo de material que tenha passado, eventualmente, despercebido no projeto, de modo a poder promover as necessárias medidas corretivas.
- 2.6 - As operações envolvidas na remoção e substituição dos solos moles compreendem:
- 2.6.1 - Preparação de acessos para os equipamentos de escavação, transporte dos materiais removidos e de substituição.

REV	DATA	MOTIVO/REFERÊNCIA	APROV CBTU	REV	DATA	MOTIVO/REFERÊNCIA	APROV CBTU
0	16/04/86	ELABORAÇÃO					
1	22/09/86	REVISÃO					
2	07/02/06	REVISÃO					

DIRETORIA TÉCNICA	EXECUÇÃO DE REMOÇÃO E SUBSTITUIÇÃO DE SOLO MOLE	FL.	CBTU
DENGE - DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL		3/6	IT-116/CBTU

- 2.6.2 - Escavação das camadas de solo mole conforme as seções de projeto ou de acordo com as determinações da Fiscalização.
- 2.6.3 - Drenagem da cava resultante da remoção, durante e após a remoção do material.
- 2.6.4 - Carga e transporte, descarga e espalhamento do material escavado para locais de bota-fora previstos no Projeto ou indicados pela Fiscalização.
- 2.6.5 - Substituição do solo removido pelos materiais indicados no projeto ou pela Fiscalização, segundo a distribuição e zoneamento de camadas, recomendados, e o método executivo especificado.

### 3 - MATERIAIS

- 3.1 - Os materiais a serem removidos são os que foram definidos anteriormente, pelas suas características geotécnicas, geológicas e pedológicas. Os locais em que a remoção deve efetuar-se deverão ser consignados no Projeto que definirá também a espessura da camada a ser retirada, cabendo à Fiscalização suprir eventuais omissões daquele documento, tanto no que respeita a localização quanto à profundidade de remoção.
- 3.2 - Os materiais a serem utilizados no preenchimento das cavas oriundas da escavação de solos moles serão, em princípio, fixados no Projeto, cabendo à Fiscalização opinar e decidir, em caráter definitivo, sobre o seu emprego, caso venham a ocorrer dificuldades em sua obtenção ou inconvenientes técnicos comprovados no que tange à sua aplicação.
- 3.3 - O preenchimento das cavas será executado com materiais que apresentem, quando compactados, elevada capacidade de drenagem e de suporte (areia, fragmentos de rocha etc.), e que possam constituir um dispositivo de reforço da fundação e, principalmente, de interceptação das águas que tendem a atingir o aterro por ascensão capilar.
- 3.4 - Estes materiais poderão ser aplicados para preenchimento parcial ou total das cavas, devendo o Projeto ou a própria Fiscalização estabelecer, em cada caso ou em situação genérica, se a substituição será efetuada por um único ou por mais de um material e, nesta hipótese, a espessura de cada camada de material distinto a ser empregado.

### 4 - EQUIPAMENTOS

- 4.1 - A remoção dos solos, e trabalhos afins serão efetuados mediante o emprego de equipamento adequado que possibilite a execução dos serviços nas condições especificadas e na produtividade exigida pelo cronograma da obra.
- 4.2 - Retroescavadeiras ou escavadeiras com caçamba, drag line, tratores de esteira e caminhões basculantes, são os equipamentos básicos correntemente usados para a remoção dos solos moles.

REV	DATA	MOTIVO/REFERÊNCIA	APROV CBTU	REV	DATA	MOTIVO/REFERÊNCIA	APROV CBTU
0	16/04/86	ELABORAÇÃO					
1	22/09/86	REVISÃO					
2	07/02/06	REVISÃO					

DIRETORIA TÉCNICA	EXECUÇÃO DE REMOÇÃO E SUBSTITUIÇÃO DE SOLO MOLE	FL.	CBTU
DENGE - DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL		4/6	IT -116/ CBTU

- 4.3 - A utilização de pranchões de madeira para distribuição da carga sobre o terreno é método comprovado e, as vezes, imprescindível especialmente quando se emprega escavadeira de maior porte.
- 4.4 - O espalhamento do material de reposição pode ser efetuado com tratores leves trabalhando em avanço gradual a partir do terreno firme.

## 5 - EXECUÇÃO

- 5.1 - A escavação de solo mole subordinar-se-á em princípio, aos elementos fornecidos no Projeto, tanto no que diz respeito à localização quanto à profundidade dos materiais a serem removidos.
- 5.2 - A Fiscalização verificará a adequação do Projeto não apenas quanto à delimitação e à profundidade das camadas de solos moles identificados, como também à eventual existência de outras ocorrências não detectadas.
- 5.3 - A escavação deverá atingir camadas de solos adequadas para a fundação dos aterros. A critério da Fiscalização, com base no exame do material extraído e em eventuais sondagens, poderá ser aprofundada além do limite previsto no Projeto.
- 5.4 - Nos locais de remoção, deverão ser executadas valetas de drenagem que propiciem um prévio esgotamento e secagem do terreno, facilitando a entrada dos equipamentos. Estas serão escavadas nas cotas mais baixas, a jusante do banhado, servindo também como descarga das águas de infiltração no material de preenchimento das cavas.
- 5.5 - Quando não for possível drenar a cava por meio destas valetas a escavação deverá ser executada em trechos curtos, de forma a permitir que as águas fluam por gravidade para estas escavações, onde serão bombeadas para locais que não interfiram com os trabalhos, procedendo-se a seguir o preenchimento e a compactação destes trechos. É necessário, porém, verificar cuidadosamente, se a escavação atingiu terreno de boa qualidade, adequado à implantação do aterro.
- 5.6 - A operação de preenchimento, somente será iniciada após a aceitação da escavação por parte da Fiscalização.
- 5.7 - A remoção de solos moles não deve ultrapassar, via de regra, o limite das linhas de "off-sets", devidamente rebaixadas, salvo indicação em contrário do Projeto ou determinação da Fiscalização. Em casos de remoção a grandes profundidades pode ocorrer a necessidade de estendê-la além deste limite, para tornar possível a execução de taludes estáveis na escavação.
- 5.8 - Nas remoções deverão ser tomados cuidados especiais quanto a ocorrência de deslizamentos e de danos em aterros adjacentes.
- 5.9 - Deverão ser previamente aprovados pela Fiscalização os equipamentos, métodos executivos e a programação de todas as atividades ligadas à escavação, carga, transporte, drenagem, descarga dos materiais a serem removidos e das operações necessárias à obtenção, descarga, espalhamento e compactação dos materiais substitutivos, levadas em consideração as determinações do Projeto.

REV	DATA	MOTIVO/REFERÊNCIA	APROV CBTU	REV	DATA	MOTIVO/REFERÊNCIA	APROV CBTU
0	16/04/86	ELABORAÇÃO					
1	22/09/86	REVISÃO					
2	07/02/06	REVISÃO					

DIRETORIA TÉCNICA	EXECUÇÃO DE REMOÇÃO E SUBSTITUIÇÃO DE SOLO MOLE	FL.	CBTU
DENGE - DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL		5/6	IT-116/CBTU

## 6 - CONTROLE

- 6.1 - O controle de remoção será através da observação visual e tátil do material escavado acompanhado de eventuais sondagens à trado e barra-mina.
- 6.2 - A remoção será efetuada na área e na profundidade prevista no Projeto e/ou pela Fiscalização.

## 7 - MEDIÇÃO

- 7.1 - Os serviços de que são objeto da presente Instrução serão medidos de acordo com as indicações seguintes:

- 7.1.1- Escavação para remoção de solos moles, carga, descarga e transporte a distância até 500m.

Será medida pelo volume expresso em metros cúbicos ( $m^3$ ) compreendido entre as superfícies do terreno levantadas antes e depois da operação de escavação.

Os serviços de drenagem, esgotamento de água com ou sem bombeamento e preparação de acessos para o equipamento não serão medidos em separado, estando incluídos no serviço epigrafado.

- 7.1.2 - Transporte de Solos Moles (distância superior a 500m).

Será medido pelo momento de transporte expresso em metro cúbico x quilômetro ( $m^3 \times Km$ ), calculado com base no volume efetivamente escavado versus a distância de transporte medida entre os centros de gravidade da escavação e do bota-fora, ao longo do percurso efetivamente percorrido, o qual deverá ser previamente aprovado pela Fiscalização e descontando-se as distâncias já incluídas na operação de escavação.

- 7.1.3 - Fornecimento e execução de camada drenante de pedra rachão (e de outros materiais como areia lavada etc.) em local de solos moles, inclusive fornecimento de material, carga, transporte, descarga, espalhamento e compactação.

Será medido pelo volume de material aplicado e compactado, expresso em metros cúbicos, compreendido entre a superfície do terreno levantada depois da remoção de solos moles e a superfície superior da camada final, levantada após a compactação e acabamento da mesma.

O volume assim determinado e que será objeto de pagamento, inclui as perdas por interpenetração de materiais e por deformação da superfície inferior, não sendo estas objeto de medição.

REV	DATA	MOTIVO/REFERÊNCIA	APROV. CBTU	REV	DATA	MOTIVO/REFERÊNCIA	APROV. CBTU
0	16/04/86	ELABORAÇÃO					
1	22/09/86	REVISÃO					
2	07/02/06	REVISÃO					

DIRETORIA TÉCNICA	EXECUÇÃO DE REMOÇÃO E SUBSTITUIÇÃO DE SOLO MOLE	FL.	CBTU
DENGE - DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL		6/6	IT-116/CBTU

**8 - PAGAMENTO**

- 8.1 - Os diversos serviços tratados nesta Instrução serão pagos pelos preços unitários contratuais, aplicados às quantidades resultantes da medição processada segundo o item 7 - MEDIÇÃO
- 8.2 - Os preços unitários indenizam todos os encargos relativos ao emprego de equipamento, materiais, mão-de-obra, encargos sociais, imposto, taxas, benefícios da Contratada etc.

REV	DATA	MOTIVO/REFERÊNCIA	APROV. CBTU	REV	DATA	MOTIVO/REFERÊNCIA	APROV. CBTU
0	16/04/86	ELABORAÇÃO					
1	22/09/86	REVISÃO					
2	07/02/06	REVISÃO					



**Tribunal de Contas do Distrito Federal**  
**Quinta Inspeção de Controle Externo**  
**Divisão de Auditoria de Programas e de Recursos Externos**



**Relatório de Auditoria**  
**Contrato de Empréstimo BID 1957/OC-BR**

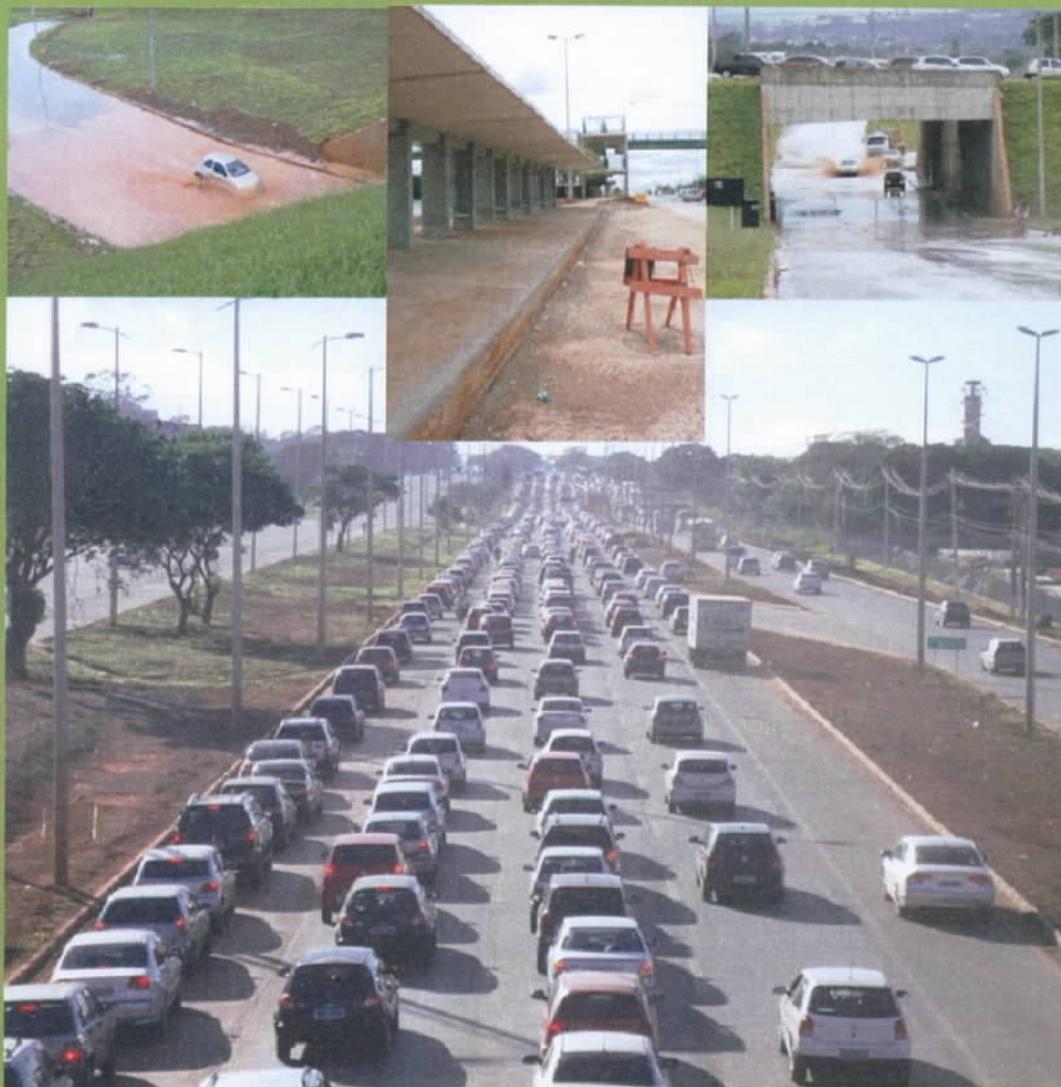
**Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal**

Financiado pelo  
Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID

-Demonstrações Financeiras de 31 de dezembro de 2010 -



**Tribunal de Contas do Distrito Federal**  
**Quinta Inspeção de Controle Externo**  
**Divisão de Auditoria de Programas e de Recursos Externos**



**Relatório de Auditoria**  
**Contrato de Empréstimo BID 1957/OC-BR**

**Anexo A**

**Matriz de Revisão Analítica de Riscos e Controles do Programa**

**-Demonstrações Financeiras de 31 de dezembro de 2010 -**



**Tribunal de Contas do Distrito Federal**  
**Quinta Inspeção de Controle Externo**  
**Divisão de Auditoria de Programas e de Recursos Externos**



**Relatório de Auditoria**  
**Contrato de Empréstimo BID 1957/OC-BR**

**Anexo B**

**Relatório de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia**

-Demonstrações Financeiras de 31 de dezembro de 2010 -

Decisão ORDINÁRIA Nº 1821/2011 Processo TCDF Nº 31051/2010

TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL

SECRETARIA DAS SESSÕES

SESSÃO ORDINÁRIA Nº 4419, DE 28 DE ABRIL DE 2011

PROCESSO Nº 31.051/10 (apensos 5 volumes)

RELATOR: Conselheiro ANTONIO RENATO ALVES RAINHA

EMENTA: Auditoria de Recursos Externos do Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR, celebrado entre o Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID e o Distrito Federal, para implementação do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal.

### **DECISÃO Nº 1821/2011**

O Tribunal, por unanimidade, de acordo com o voto do Relator, decidiu: I - tomar conhecimento da instrução de fls. 11/13; II - autorizar o encaminhamento de cópia do Relatório de Auditoria de Recursos Externos do Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR ao Coordenador-Executivo do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal, para fins de cumprimento do compromisso contratual previsto na alínea (iii) do artigo 7.03 das Normas Gerais do Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR, relativo ao encaminhamento das demonstrações financeiras ao BID; III- autorizar a devolução dos autos à 5ª ICE, para as providências pertinentes.

Presidiu a Sessão a Presidente, Conselheira MARLI VINHADELI. Votaram os Conselheiros RONALDO COSTA COUTO, MANOEL DE ANDRADE, RENATO RAINHA e ANILCÉIA MACHADO e o Conselheiro-Substituto PAIVA MARTINS. Participou o representante do MPjTCDF Procurador-Geral em exercício DEMÓSTENES TRES ALBUQUERQUE. Ausente o Conselheiro INÁCIO MAGALHÃES FILHO.

SALA DAS SESSÕES, 28 DE ABRIL DE 2011

