

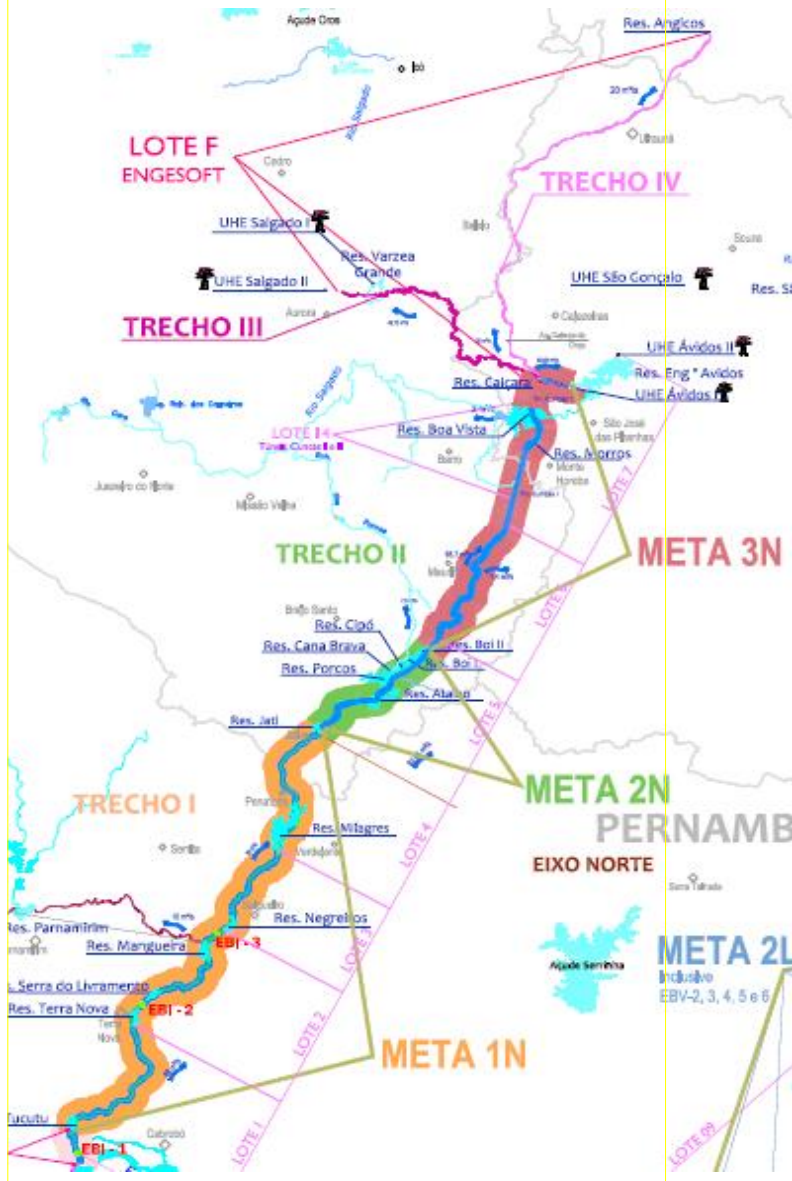
Esquema de Implantação PISF Eje Norte

Esquema inicial (datos de feb/2013)

- Lote Ejército - captación (concluido)
- Lote 1 - 73,98% (objeto reducido)
- Lote 2 - 48,77% (objeto reducido)
- Lote 3 - 41,36% (concluido)
- Lote 4 - 11,69% (concluido)
- Lote 5 - 53,07% (objeto reducido)
- Lote 6 - 15,49% (concluido)
- Lote 7 - 40,33% (objeto reducido)
- Lote 8 (EB) - 70,63%
- Lote 14 (túneles) - 70,63%

Esquema actual: Metas

- Meta 1N - en progreso (restante de lotes 1, 2, 3 y 4)
- Meta 2N - corresponde al lote 5
- Meta 3N - en fase de concurso (restante de los lotes 6 y 7)



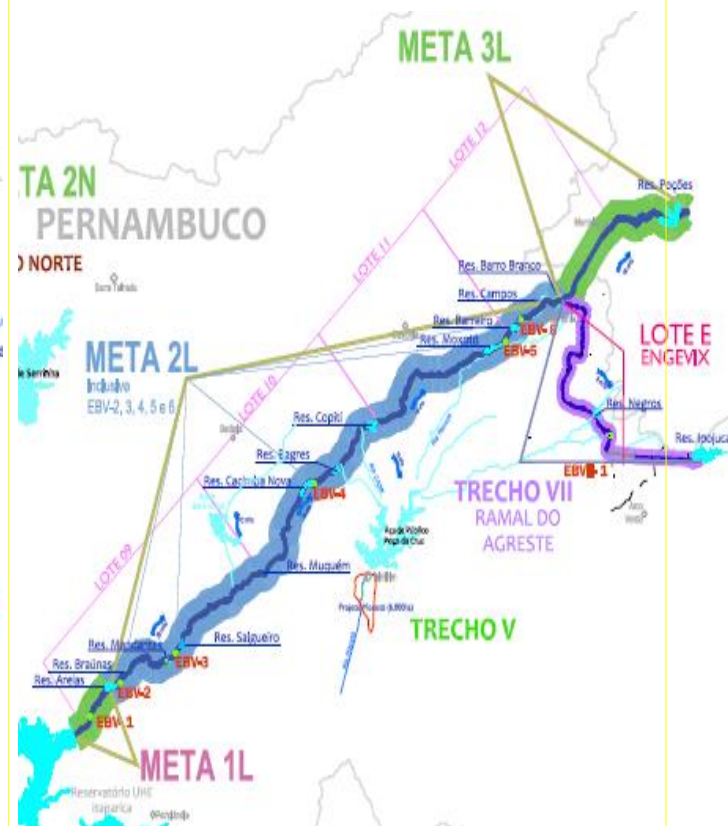
Esquema de Implantação PISF Eje Este

Esquema inicial (datos de feb/2013)

- Lote 9 - 48,55% (concluido)
- Lote 10 - 60,22% (objeto reducido)
- Lote 11 - 93,68% (objeto reducido)
- Lote 12 - 73,73% (objeto reducido)
- Lote 13 (EB) - 73,77% (concluido)

Esquema actual: Metas

- Metas 1L y 2L: en contratación (restante de los lotes 9 y 13)
- Meta 3L : en concurso (restante de los lotes 10, 11 y 12)



Deliberaciones

Situación procesual en el Tribunal

Eje Norte - Acuerdo 1.919/2012 – TCU – Plenario
Eje Este - Acuerdo 2.305/2012 – TCU – Plenario
Indicaciones:

- Activación de procesos administrativos con el objeto de indagar las paralizaciones temporales, que resultaron en el atraso de las obras, sin autorización previa del MI, y las irregularidades relativas a la deficiente fiscalización;
- Adopción de medidas para asegurar la reelaboración de los servicios deteriorados por la acción de la intemperie debido a las paralizaciones indebidas de las empresas, sin autorización del MI;
- Iniciar procedimientos concursales relativos a los remanentes de obras tras la delimitación precisa del objeto, por medio del inventario de los servicios ya ejecutados.



Proyecto de Integración del Río São Francisco con las Cuencas Hidrográficas del Nordeste Septentrional



TCU TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

Secretaría de Fiscalización de Obras Portuarias,
Hídricas y Ferroviarias
SAFS Qd. 4 lote 1 – Anexo II Sala 250
70042-900 Brasilia – DF
(61) 3316-5966

TCU TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO
Fiscalização a serviço da sociedade



PISF



beneficios

- Atenderá a 12 millones de habitantes
- 391 municipios
- En Pernambuco, Paraíba, Ceará y Rio Grande do Norte

Coste total de la 1ª Etapa: R\$ 8.200 millones (datos de mayo/2012)

	Eje Norte	Eje Este
Caudal	24 m³/s	10 m³/s
Extensión	287 km (220 km contratados y 67 km a ser contratados)	426 km (252 km contratados y 174 km a ser contratados)
Trecho	Trecho I al IV	Trecho V

Fiscalizaciones

Hechas desde el 2005, el TCU ya realizó cerca de veinte auditorías en el emprendimiento:

- Seis de ellas de concursos:
 - Tres de estos concursos se revocaron tras las fiscalizaciones (concurso 2/2005, referente a la 1ª Etapa del PISF; concurso 1/2010, de los Lotes 5, 8 y del Ramal de Agreste y concurso 2/2012 de la Meta 1L);
 - Uno fue suspendido y reactivado tras ser alterado (concurso del Lote 5).
- Catorce de contratos de ejecución de obras, de supervisión y de ejecución de proyectos

Descubrimientos de Auditoría

Proyecto Básico

Proyecto básico deficiente (2005):

Concurso 2/2005: (primer concurso para contratación de las obras del PISF): ausencia de elementos básicos de terraplenado: cálculos de la cubicación del movimiento de tierras; tablas de distribución y orientación del movimiento de tierras (origen/destino de los materiales de corte o préstamo hasta el soterramiento o vertedero); cálculos de las distancias de transporte y tratamiento correctivo a ser dado a los vertederos y a las canteras de préstamo, entre otros

Resultado de la fiscalización: Revocación del concurso por el Ministerio de Integración para correcciones y ahorro de R\$ 400 millones para el Erario

Proyecto básico deficiente (2008):

Contratos de obras del Eje Norte y Eje Este: se identificaron varias alteraciones contractuales como resultado de la inclusión de servicios no previstos inicialmente en el proyecto, aparte del aumento de las cuantías de los servicios de excavación del canal (sondajes y relevamientos topográficos deficientes)

Resultado de la fiscalización: Indicación al Ministerio de medidas para la corrección de los elementos de proyecto, consciencia de la posible extrapolación de los límites de sobrecoste contractual (25%) y depuración de responsabilidades

Proyecto básico deficiente (2010):

Concurso Público 1/2010 (ejecución de las obras de los Lotes 5, 8 y del Ramal del Agreste): se identificaron deficiencias en la recopilación de cuantías de servicios de excavación, además de duplicidad en la matriz presupuestaria del momento de transporte de agua, presente tanto en la composición de los servicios, como en un concepto separado del presupuesto (diferencia superior a R\$ 150 millones)

Resultado de la fiscalización: Revocación del concurso por el Ministerio de Integración para correcciones y ahorro de R\$ 323 millones para el Erario (duplicidad en el proyecto y sobrecoste)

Otros problemas del proyecto (2011/2012):

Cantidades inadecuadas en el presupuesto (2011); Deficiencia en los estudios que sirvieron de base para la elaboración del proyecto (2011, 2012); Proyecto ejecutivo con deficiencia en las informaciones presentadas (2012)

Sobrecoste

Se indicaron irregularidades desde 2005, tanto en fiscalizaciones de concursos como de ejecución de contratos (2005, 2007, 2008, 2010, 2011).

El Ministerio de Integración corrigió rápidamente todos los sobrecostes globales identificados en concursos.

Las principales irregularidades asociadas son:

- Sobrefacturación en conceptos puntuales (2009,2010,2011)
- Ausencia de la composición del precio en el pliego (2005)
- Ausencia de criterios de aceptabilidad de precios unitarios (2005,2007)
- Ausencia de Nota e Responsabilidad Técnica (ART) de los presupuestos (2011)
- Presupuesto inadecuado – ausencia de justificación de costes indirectos (2012)

Deficiencia de fiscalización

Desde el inicio de la concepción del PISF, el Ministerio alega no tener suficiente estructura para gestionar el proyecto. Se indicaron irregularidades en el seguimiento de la ejecución de contratos desde el 2008.

Las principales irregularidades asociadas son:

- Dimensionamiento/pago de servicios no realizados (2008)
- Deficiencia de fiscalización/supervisión (2008,2011,2012)
- Aumento del contrato superior a lo legalmente permitido (2010)
- Existencia de atrasos injustificados en las obras (2011,2012)
- Inadecuación y morosidad de las medidas adoptadas por la Administración para subsanar interferencias, ocasionando atrasos (2012)
- Ejecución de servicios con calidad deficiente (2012)

Motivos de los atrasos en las obras

- Previsión inicial de conclusión de las obras: 2010
 - Previsión actual de conclusión de las obras: 2015
- Principales motivos de atrasos en los contratos de obra del PISF identificados durante la fiscalización de 2012:**
- Alteración de las soluciones de proyecto inicialmente licitadas
 - Atraso en la evaluación y aprobación de los precios de los nuevos servicios
 - Atraso en la eliminación de interferencias (eléctricas, hidráulicas, estructuras de drenaje, puentes)
 - Atraso en la emisión de licencias de supresión vegetal (ASV)
 - Indefinición de las áreas de canteras

Los motivos de atraso son resultado directo e indirecto de los problemas identificados en el proyecto básico

**Secretaría de Fiscalización de Obras
Portuarias, Hídricas y Ferroviarias**

Problemas de calidad de la obra

Se detectaron muchos tramos de canal con fisuras, grietas o con desmonte parcial o total por cizalladura de las placas laterales de hormigón; carreteras de operación y mantenimiento erosionadas y no finalizadas; y taludes y arcenes dañados por los efectos de la lluvia y por la ausencia de drenaje superficial.



El Acuerdo 2.305/2012 – Plenario indicó al Ministerio da Integración la identificación de todos los segmentos de obras con vicios constructivos, instando a los consorcios contratados a reparar, corregir, retirar, reconstruir o substituir, a sus propias expensas, todos los tramos dañados.

