

OFÍCIO Nº 2025/2012/PRESI

Brasília, 26 de novembro de 2012.

A Sua Excelência o Senhor
DEPUTADO FEDERAL PAULO PIMENTA
Presidente da Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalizações
Câmara dos Deputados
Anexo Luis Eduardo Magalhães (Anexo II)
70160-900 Brasília/DF

Assunto: Lei Orçamentária da União.

Senhor Deputado,

1. Em resposta ao ofício Of.Pres.n.379/2012/CMO, de 07.11.2012, esta empresa pública encaminhou em 13.11.2012 o ofício 1973/12-PRESI à Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalizações, por meio do qual foram apresentadas as justificações da VALEC para a não paralisação dos repasses orçamentários referentes às obras de que tratam os contratos administrativos nº 58/2012, 59/2010, 60/2010 e 85/2010 (Ferrovia de Integração Oeste-Leste – FIOL) e dos contratos administrativos nº 36/2007 e 037/2007 (Ferrovia Norte-Sul – FNS).
2. Considerando o disposto no §1º do artigo 97 da Lei nº 12.708, de 17.08.2012 (LDO 2013), bem como a reunião técnica ocorrida em 13.11.2012, encaminhamos nesta oportunidade versão final de documento com o objetivo de demonstrar que as obras acima elencadas não devem ser incluídas no rol do Anexo VI da LOA 2013.
3. No que se refere aos contratos nº 036/2007 e 037/2007, alusivos aos Lotes 13 e 14 da Ferrovia Norte-Sul – FNS, há que se destacar que as respectivas obras e serviços já foram concluídos, portanto a paralisação não é pertinente.

Roteiro

COFF/COE COORF/SF e COI

VALEC – ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A

SBN – Quadra 1 – Bloco F – Edifício Palácio da Agricultura – 15º/20º andares - CEP: 70.040-908 – BRASÍLIA/DF
Telefone: (61)2029-6403 – Fax: (61)2029-6404 – www.valec.gov.br

4. Além disso, encontra-se em fase final de conclusão o recebimento provisório das obras e serviços executados naqueles lotes, sendo relevante destacar o fato de que não se diagnosticou a necessidade de realização de obras complementares nos trechos em epígrafe.
5. Assim, considerando os argumentos aqui deduzidos e a documentação que consta do Anexo II do presente ofício, à luz dos critérios expostos no artigo 94 da Lei nº 12.708, de 17.08.2012 (LDO 2013), que devem ser adotados pelo Congresso Nacional quando da deliberação pelo bloqueio ou desbloqueio da execução de obras e serviços com indícios de irregularidades graves, conclui-se pela retirada dos Lotes 13 e 14 da Ferrovia Norte-Sul (Contratos 036/2007 e 037/2007) do rol de obras com indícios de irregularidades graves com recomendação de paralisação IG-P.
6. Quanto aos lotes 5, 5-A, 6 e 7 da Ferrovia de Integração Oeste-Leste – FIOL, a Corte de Contas recomenda ao Congresso Nacional que bloqueie o repasse das verbas orçamentárias relativas aos empreendimentos por entender que existem defeitos técnicos nos projetos básicos e deficiências nos procedimentos de sondagem, o que representaria um impacto materialmente relevante em relação ao valor total contratado.
7. Não obstante as dificuldades inerentes à alteração desses procedimentos, a VALEC tem envidado esforços no sentido de mitigar os prejuízos e atender às determinações advindas do Tribunal de Contas a União – TCU.
8. Nesse contexto, cumpre-nos destacar que essas determinações demandam a tomada de várias providências preliminares, efetivamente adotadas pela VALEC, conforme consta do Anexo I do presente ofício.
9. Portanto, é certo que a VALEC tem se empenhado ao máximo para propiciar o mais rápido atendimento às determinações do TCU no que se refere às obras e serviços referentes aos lotes da FIOL, o que demonstra a adoção de medidas efetivas por parte dos gestores para resolução dos problemas apontados.
10. Ademais, não foram quantificados pelo Tribunal os alegados prejuízos, o que prejudica uma análise que permita concluir que o impacto das arguidas irregularidades seja materialmente relevante em relação ao valor total contratado.
11. É importante considerar, ainda, que o Congresso Nacional pode, a qualquer tempo, incluir as obras aqui tratadas no rol do Anexo VI da LOA 2013, o que, por consequência, ensejará o bloqueio de repasse orçamentário para o empreendimento.


12. A importância socioeconômica do empreendimento é incontestável. A Ferrovia de Integração Oeste-Leste, que ligará Ilhéus/BA a Barreiras/BA, com extensão de 1.022 km, tem previsão de investimentos da ordem de 5,4 bilhões de reais, o que por si só demonstra o seu vulto.

13. A implantação da ferrovia visa ao desenvolvimento do modo de transporte ferroviário e trará inúmeros benefícios diretos e indiretos, conforme demonstrado detalhadamente no Anexo I do presente ofício.

14. A VALEC sempre acatou tempestiva e integralmente as determinações do Tribunal de Contas da União para suspensão da execução dos citados contratos e apenas irá autorizar a retomada das respectivas obras e serviços por ocasião da expressa autorização daquela Corte.

15. Diante do exposto, considerando as medidas adotadas pela VALEC, capazes de demonstrar que estão sendo tomadas providências efetivas para prevenir o risco de prejuízo ao erário, a importância socioeconômica do empreendimento, o interesse público consubstanciado na continuidade das obras com sua entrega da ferrovia à sociedade, os impactos econômicos e financeiros decorrentes do atraso na fruição dos benefícios do empreendimento e, ainda, os demais critérios listados no artigo 94 da Lei nº 12.708, de 17.08.2012 (LDO 2013), é de se concluir que as obras referentes aos lotes 5, 5-A, 6 e 7 da Ferrovia de Integração Oeste-Leste – FIOLO (Contratos nº 58/2012; 59/2010; 60/2010; 85/2010) não devem ser incluídas no rol do Anexo VI da LOA 2013.

Respeitosamente,


JOSIAS SAMPAIO CAVALCANTE JÚNIOR
Diretor-Presidente

ANEXO I

Construção da Ferrovia de Integração

Oeste-Leste no Estado da Bahia

Contrato 58/2010

Contrato 59/2010

Contrato 60/2010

Contrato 85/2010

1. OBJETIVO

Tendo por objetivo o atendimento à determinação da Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização do Congresso Nacional contida no ofício Of.Pres.n.379/2012/CMO, de 07 de novembro de 2012, apresentamos a seguir as justificações para a não paralização de empreendimentos sob a responsabilidade da VALEC, cujas obras e serviços contêm indícios de irregularidades apontadas pelo Tribunal de Contas da União (TCU) por meio do Acórdão nº 2928/2012-TCU-Plenário.

2. INTRODUÇÃO

Inicialmente, ressaltamos que a VALEC reconhece a existência de falhas, mormente no que diz respeito à elaboração de projetos executivos e à gestão e à fiscalização de obras e serviços na Ferrovia Norte-Sul e na Construção da Ferrovia de Integração Oeste-Leste. Diante desse reconhecimento, a empresa vem adotando medidas saneadoras no intuito de adequar seus procedimentos, contratos, normas, especificações e metodologias utilizadas, de modo a alcançar, em um futuro próximo, a excelência na gestão dos projetos e obras sob sua responsabilidade, com a eliminação de impropriedades que possam comprometer o bom andamento dos empreendimentos e o cumprimento das metas estabelecidas pelo Governo Federal para o Programa de Aceleração do Crescimento - PAC. Nesse sentido, a empresa tem por principal foco a prestação do serviço adequado, a preservação do patrimônio público, a racional aplicação dos recursos disponibilizados e a implantação das melhores práticas de governança corporativa.

Além de adequações de caráter técnico, foram adotadas na empresa ações administrativas, a exemplo da renovação do seu quadro técnico e gerencial, conclusão da realização de concurso público, reformulação do Plano de Cargos e Salários, alteração do Estatuto Social, revitalização da Comissão de Ética e



elaboração do Planejamento Estratégico, o que certamente contribui para o efetivo cumprimento de sua missão institucional.

A VALEC também concentrou esforços no sentido de solucionar questões e empecilhos ambientais e incrementar as desapropriações necessárias à implantação dos empreendimentos sob sua responsabilidade, de forma a possibilitar a liberação de frentes de trabalho e a retomada de um ritmo desejável para as obras e serviços sob sua responsabilidade.

Ademais, cabe esclarecer que as obras e serviços contratados pela VALEC basearam-se em projetos básicos que, posteriormente às respectivas licitações, se mostraram deficientes e carecem de correções, em decorrência de omissões nos editais e contratos quanto à responsabilidade pela elaboração dos projetos executivos de obras de artes especiais, da inexistência de projetos para solução das interferências das linhas de transmissão com a ferrovia e de normas técnicas e especificações desatualizadas, entre outros, cuja solução geralmente esbarra em dificuldades de natureza administrativa e jurídica.

Assim, conclui-se que o pleno saneamento das falhas levantadas e apontadas com propriedade pela fiscalização do Tribunal de Contas da União não depende apenas da melhoria da qualidade dos projetos executivos das obras e serviços, mas, sobretudo, da reestruturação da empresa e do aprimoramento de suas práticas de gestão e de fiscalização, o que de fato tem sido implementado de forma acelerada e é objeto da presente discussão.

Por fim, cabe destacar que A VALEC sempre acatou tempestiva e integralmente as determinações do Tribunal de Contas da União para suspensão da execução dos contratos 58/2010 (Lote 5), 59/2010 (Lote 6), 60/2010 (Lote 7) e 85/2010 (Lote 5A) e apenas irá autorizar a retomada das respectivas obras e serviços quando da expressa autorização daquela Corte de Contas.

3. SUSPENSÃO DA EXECUÇÃO DOS CONTRATOS 58/2010 (LOTE 5), 59/2010 (LOTE 6), 60/2010 (LOTE 7) e 85/2010 (LOTE 5A)

3.1 Acórdão 1866/2012 - TCU - Plenário

Por meio do Acórdão N° 1866/2012, de 18/07/2012, os ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão do Plenário, diante das razões expostas pelo relator, acordaram em:

"9.1. manter a medida cautelar que suspendeu a execução dos contratos 58/2010 (lote 5), 59/2010 (lote 6), 60/2010 (lote 7) e 85/2010 (lote 5A), que têm por objeto a execução de obras e serviços de engenharia da Fiol, determinada à Valec por meio do Acórdão 2371/2011-TCU - Plenário, até deliberação final por parte desta Corte de Contas;

9.2. determinar à Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A que, para o cumprimento do item 9.2.3.4 do Acórdão 3301/2011-TCU - Plenário, de forma a atender o disposto no art. 6º da Lei 8.666/1993, promova estudos com vistas à alteração da especificação de estudos geotécnicos para projetos (80-EG-000A-29-000), especialmente no que se refere ao intervalo, à profundidade e ao método das sondagens no corpo estradal, os apresente a este Tribunal e, entretanto, adote, no mínimo, os parâmetros estabelecidos na Instrução de Serviço IS-206 - Estudos geotécnicos, da Publicação IPR 742 - Manual de Implantação Básica de Rodovia, 3ª edição 2010, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, até que tenha normativo próprio compatível;"

3.2 A Ferrovia de Integração Oeste – Leste

A Ferrovia de Integração Oeste-Leste, compreendida entre os municípios de Ilhéus, no Estado da Bahia, e Figueirópolis, no Estado do Tocantins, terá extensão de 1.527 km e irá beneficiar as regiões produtoras de minério de ferro de Caetitê e Tanhaçu, no Sul do Estado da Bahia, e as regiões produtoras de grãos no Oeste daquele Estado e no Sudeste do Tocantins.

Essa ferrovia se constituirá em eixo ferroviário que dinamizará o escoamento da produção do Estado da Bahia e servirá para interligar a região aos outros polos do país, através da conexão que terá com a Ferrovia Norte-Sul, em Figueirópolis (TO), e com a nova alternativa comercial que se agregará ao projeto com reestruturação do sistema portuário de Ilhéus. A ferrovia formará um corredor de transporte que irá beneficiar a operação do Porto Sul e ainda abrirá nova

alternativa de logística para os portos do norte do país atendidos pela Ferrovia Norte-Sul e pela Estrada de Ferro Carajás.

Além de promover o desenvolvimento dos estados da Bahia e de Tocantins, a Ferrovia de Integração Oeste – Leste, junto com a Ferrovia Norte-Sul, irá induzir o desenvolvimento de todo o país. A produção de grãos do Centro – Oeste, principalmente do estado do Mato Grosso, será escoada pelo Porto Sul, em Ilhéus, utilizando as Ferrovias Norte-Sul e Oeste-Leste. Dessa forma, será atenuado o fluxo rodoviário de cargas no sentido Porto de Paranaguá e reduzido, significativamente, o custo do frete e, por consequência, o denominado Custo Brasil.

Municípios atravessados pela ferrovia:

a) Estado da Bahia

Barreiras, Correntina, Jaborandi, Luís Eduardo Magalhães, São Desidério, Bom Jesus da Lapa, Carinhanha, Coribe, Guanambi, Malhada, Palmas de Monte Alto, Riacho de Santana, Santa Maria da Vitória, Santana, São Félix do Coribe, Serra do Ramalho, Aracatu, Brumado, Caetité, Dom Basílio, Ibiassucê, Ituaçu, Lagoa Real, Livramento de Nossa Senhora, Pindaí, Rio do Antônio, Barra da Estiva, Contendas do Sincorá, Iramaia, Jequié, Manoel Vitorino, Maracás, Mirante, Tanhaçu, Aiquara, Aurelino Leal, Barra do Rocha, Gongogi, Ibirapitanga, Ilhéus, Ipiaú, Itabuna, Itacaré, Itagi, Itagiba, Jitaúna, Ubaitaba, Ubatã e Uruçuca.

b) Estado de Tocantins

Alvorada, Arraias, Aurora do Tocantins, Combinado, Conceição do Tocantins, Figueirópolis, Gurupi, Lavandeira, Novo Alegre, Paraná, Peixe, Ponte Alta do Bom Jesus, Sucupira, Taguatinga e Taipas do Tocantins, além de Campos Belos (GO).

Trechos da Ferrovia de Integração Oeste – Leste

DADOS ILHEUS(BA) - CAETITÉ(BA) 537 km

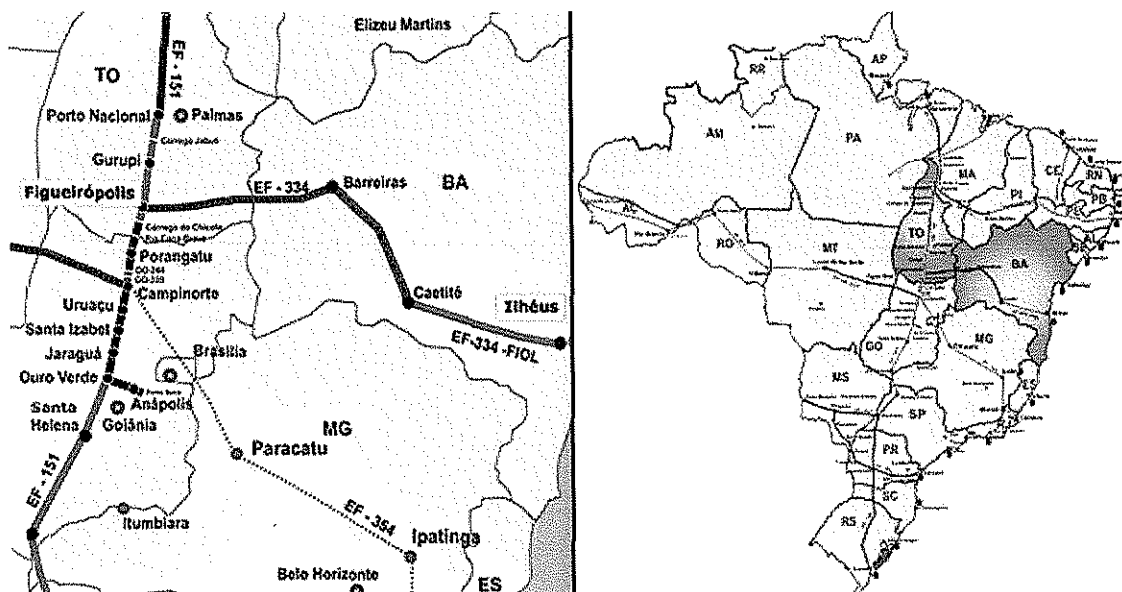
Segmento	Lote	Extensão (Km)	Ação	Situação Atual
Terminal Ilhéus/BA - Rio Preguiça/BA	1	125		
Rio Preguiça/BA - Riacho Jacaré/BA	2	119		
Riacho Jacaré/BA - Rio de Contas/BA	3	115	Obra	Em construção
Rio de Contas/BA - Riacho Barroca/BA	4	178		

DADOS CAETITÉ/BA - BARREIRAS/BA 485 km

Segmento	Lote	Extensão (Km)	Ação	Situação Atual
Riacho da Barroca/BA - Fim da ponte do Rio São Francisco/BA	5	162,1		
Ponte sobre o Rio São Francisco/BA	5A	2,9		
Início da ponte Rio São Francisco/BA - Estrada vicinal acesso a BR-135/BA	6	159	Licença de Instalação	Aguardando
Estrada vicinal acesso a BR-135/BA - Rio das Fêmeas/BA	7	161		

DADOS BARREIRAS/BA - FIGUEIRÓPOLIS/TO 505 km

Segmento	Lote	Extensão (Km)	Ação	Situação Atual
Rio das Fêmeas/BA - Córrego Landi/TO		125		
Córrego Landi/TO - Rio Palma/TO		123		
Rio Palma/TO - Rio São Miguel/TO		110		
Rio São Miguel/TO - Início da ponte do Rio Tocantins/TO	A definir	70,2	Projeto Executivo	Em elaboração
Ponte sobre o Rio Tocantins/TO		1,7		
Fim da ponte do Rio Tocantins/TO - Km 987+241/TO		75,1		



3.2 Medidas saneadoras já adotadas pela VALEC

Antes de tudo, cabe reiterar que a VALEC acatou tempestiva e plenamente a decisão do Tribunal de Contas da União, contida no Acórdão 2371/2011-TCU - Plenário, de suspender a execução dos contratos 58/2010 (Lote 5), 59/2010 (Lote 6), 60/2010 (Lote 7) e 85/2010 (Lote 5A), que têm por objeto a execução de obras e serviços de engenharia na FIOL - Ferrovia de Integração Oeste Leste – EF 334, no segmento compreendido entre os municípios de Caetité/BA e Barreiras/BA.

A seguir, serão apresentadas as Medidas saneadoras já adotadas pela VALEC com vistas ao atendimento às determinações do Tribunal de Contas da União.

3.2.1 Alteração da Especificação de Estudos Geotécnicos

O TCU determinou à VALEC que promova estudos com vistas à alteração da especificação de estudos geotécnicos para projetos (80-EG-000A-29-000), especialmente no que se refere ao intervalo, à profundidade e ao método das sondagens no corpo estradal, e adote, no mínimo, os parâmetros estabelecidos

na Instrução de Serviço IS-206 - Estudos geotécnicos, da Publicação IPR 742 - Manual de Implantação Básica de Rodovia, 3ª edição 2010, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, até que tenha normativo próprio compatível.

Em cumprimento a essa determinação, a VALEC promoveu a revisão da referida norma, que contemplou especialmente alterações quanto a intervalo, profundidade e método de sondagens no corpo estradal. Cópia da revisão da Norma 80-EG-000A-29-000 é apresentada no Anexo I-A.

3.2.2 Variantes - Lote 6

Variante das Cavernas

A discussão com o IBAMA a respeito da questão das cavidades naturais existentes no Lote 6 se encontra em fase de conclusão. O trecho possui um complexo de cavernas que foram qualificadas por espeleólogos conforme a legislação pertinente. Os estudos realizados identificaram a existência de uma caverna de máxima relevância e duas de alta relevância nas proximidades faixa de domínio da ferrovia.

Tendo em vista encontrar a melhor solução para a construção da ferrovia e proteger esse patrimônio espeleológico, a VALEC, por meio de estudos, iniciou a avaliação e a discussão do assunto junto à equipe técnica do IBAMA. Paralelamente, foi elaborado um programa ambiental de monitoramento espeleológico para ser acrescentado ao Plano Básico Ambiental - PBA da ferrovia.

Após discussões técnicas, o IBAMA solicitou complementações aos estudos, realizou vistoria na região com a participação da VALEC e de consultores espeleólogos e emitiu parecer favorável a respeito do assunto, conforme Anexo I-B.

Ainda assim, algumas informações complementares foram solicitadas pelo IBAMA e serão atendidas até o final do corrente mês pela área técnica de projetos da VALEC, o que possibilitará a conclusão da discussão da questão das cavernas, a definição do traçado da ferrovia na região, a elaboração dos respectivos projetos

executivos, a aprovação do novo PBA e a extensão da Licença de Instalação até os Lotes 5, 5A, 6 e 7 da ferrovia.

Variantes do Índio e da Silvânia

Quanto à questão da Variante do Índio, será executada pela VALEC uma Passagem Inferior – PI na ferrovia, o que foi amplamente discutido com as comunidades indígenas da região e atende plenamente às suas reivindicações.

Com relação à Variante de Silvânia, o traçado da ferrovia foi deslocado para além da rodovia existente, não interferindo mais nas comunidades ribeirinhas.

A decisão de alterar a localização do eixo da ferrovia foi acordada em reunião realizada com a comunidade local, inclusive com a participação dos prefeitos dos municípios de Correntina e Santa Maria da Vitória.

A diretriz de traçado e seu detalhamento no campo das Variantes do Índio e da Silvânia foram feitos buscando maior precisão na obtenção dos quantitativos de obras e serviços.

Dessa forma, foi realizada a revisão dos quantitativos dos serviços e obras pertinentes ao novo posicionamento do traçado no campo, onde foram quantificados os serviços com base no levantamento aerofotogramétrico que orientou o respectivo Projeto Básico.

A nova quantificação dos serviços resultou numa redução de custo de cerca de R\$ 3,5 milhões (0,61% do valor contratado).

O resumo dos resultados obtidos consta dos quadros e seguir apresentados.

VARIANTES	Extensão (km)			Afastamento em relação ao eixo do Projeto Básico (km)		Observações
	Projeto Básico	Projeto Executivo	Diferença	Médio	Máximo	
Variante da Silvância	20,18	18,79	-1,39	0,64	1,26	Sai PI de 98,0 m e entra PI de 120,0 m
Variante dos Índios	53,94	51,30	-2,64	3,00	4,90	Saem viadutos da BR 349 I e II e entra PI Acesso aos Índios
Variante das Cavernas	5,90	6,22	0,32	0,45	0,65	Não houve alteração nas OAEs
Varição da Extensão	80,02	76,31	-3,71			

Item	Projeto Básico (Preço de Contrato)	Projeto Executivo	Diferença
Infra-estrutura	311.639.261,68	314.476.315,48	2.837.053,80
Superestrutura	211.297.743,25	206.966.188,11	4.331.555,14
Pontes e Viadutos	52.173.766,48	50.163.271,00	2.010.495,48
TOTAL	575.110.771,41	571.605.774,59	3.504.996,82

3.2.3 Ponte sobre o Rio São Francisco – Lote 5A

Em que pese o projeto executivo da Ponte sobre o Rio São Francisco estar praticamente concluído, a VALEC procedeu novo exame na documentação existente com vistas a buscar maior economicidade, uma vez que, pelo porte da obra (2.900 metros de extensão), a travessia foi definida utilizando-se duas concepções estruturais praticadas com o trecho isostático de aproximação e o trecho de transposição do canal de navegação em estrutura hiperestática.

Os primeiros estudos, utilizando-se de vãos isostáticos de 30 metros e considerando fundações a base de tubulões, apresentaram forte índice de redução de custo, da ordem de 20%, fato este não confirmado quando os estudos

foram melhor detalhados, após realização de novas sondagens, quando se verificou insuficiência na coesão do material para execução da abertura das suas bases alargadas e por meio da análise de outras quatro alternativas. Um dos principais fatores que inviabilizaram o conceito adotado foi a elevada utilização de tubulões (308 unidades), muitos deles com grandes profundidades, abaixo da linha d'água, o que requer a adoção de ar comprimido a altas pressões, submetendo os trabalhadores a condições inaceitáveis de risco.

Foram realizados estudos comparativos para quatro alternativas de concepção estrutural para a referida ponte (consta no Anexo I-C planilhas resumo das quatro alternativas). Das quatro alternativas, uma mostrou-se mais atrativa sob os aspectos técnico e financeiro, onde o projeto considera vãos isostáticos passando de 30,0 m para 34,875 m, fundações em tubulões até 11,0 m de profundidade, estações na caixa do rio e estacas escavadas injetadas de 40 cm de diâmetro nos trechos onde o perfil rochoso se encontra mais raso, tendo o vão central em solução hiperestática nas dimensões de 50 m no vão central e 30 m nos vãos adjacentes.

O valor de referência para licitação foi de R\$ 141.001.280,86 e o Consórcio vencedor foi contratado com o valor de R\$ 134.959.507,15. A melhor alternativa, dentre as quatro estudadas, monta em R\$ 134.911.573,01, valor próximo ao contratado e decorrente de uma análise mais apurada.

Ressalte-se que as modificações de infraestrutura foram de fundamental importância para a constituição dos dados apresentados, frente à readequação dos preços e quantitativos com as modificações estruturais concebidas.

O consórcio construtor dispõe dos boletins de sondagem para todas as linhas de apoio, mesmo anteriormente, com os vãos isostáticos de 30 m e 96 pilares, com todas as informações necessárias para o processamento geotécnico. A alternativa adotada concebe à estrutura uma 78 pilares devido ao vão isostático, motivando, além da redução de pilares, redução nos blocos de ancoragem desses elementos de infraestrutura.

A distribuição de concepções de elementos de fundação, além de apresentar a melhor técnica, atende às exigências quanto à execução de tubulões

a ar comprimido, cuja utilização foi reduzida, o que vai ao encontro da segurança dos trabalhadores.

Considerando que o projeto já foi definido e que já foram realizadas as necessárias sondagens, a VALEC depende apenas do TCU para autorizar a execução das obras.

3.2.4 Reposicionamento do Pátio Intermodal de Barreiras – Lote 7 (Variante Serra Geral)

Estudos foram realizados com vistas a adotar nova diretriz para o traçado do Lote 8, diante da inviabilidade técnica de adotar a diretriz original, em função da grande quantidade de cavernas atravessadas pelo traçado projetado (os estudos foram paralisados quando chegou-se ao número de 68 cavernas), estudou-se nova diretriz para este lote.

O posicionamento inicialmente definido para o Pátio de Barreiras deslocava a diretriz ferroviária e requeria a construção de acesso rodoviário de cerca de 30,0 km. No entanto, diante da nova definição do traçado para o Lote 8, passando pela região de Taguatinga, foi possível manter a posição do Pátio de Barreiras adequada à diretriz ideal de traçado.

Este novo traçado reduz 15,3 km no Lote 7, 122,5 km no Lote 8 (original) e 85,1 km no Lote 09, resultando em uma redução total da ordem de 55,6 km. O Anexo I-D apresenta comparativos dos traçados original e novo.

Para a conclusão do referido projeto, resta apenas o cálculo dos novos quantitativos de obras e serviços decorrentes da retirada dos 15 quilômetros finais do projeto original, bem como a elaboração do orçamento do trecho.

3.2.5 Outras medidas saneadoras adotadas pela VALEC

A VALEC tem adotado procedimentos que comprovam sua mudança de postura frente às irregularidades apontadas pelo Tribunal de Contas da União, o que pode ser comprovado pelas ações referentes às obras dos Lotes 1S a 5S da Extensão Sul da Ferrovia Norte Sul, que motivaram os Acórdãos nº 2466/2012-TCU-

Plenário e 2467/2012-TCU-Plenário, bem como àquelas ações procedidas nas obras dos Lotes 3F e 4F da Ferrovia de Integração Oeste Leste - FIOL, objeto dos Acórdãos nº 2179/2012-TCU-Plenário e 2253/2012-TCU-Plenário, respectivamente.

No tocante aos achados do Tribunal de Contas da União com indicação de Irregularidade Grave com Recomendação de Paralisação - IG-P, referentes a projetos básicos deficientes, objeto dos Acórdãos acima referidos, foram implementadas diversas providências, conforme mostrado a seguir.

a) Seleção de método construtivo antieconômico e não usualmente aplicado nas obras ferroviárias para a produção dos diversos tipos de concreto, a exemplo do concreto para as obras de arte especiais.

A VALEC realizou estudos comparativos com vistas a adequar as composições unitárias à realidade das obras quando da produção de concreto em usina para as obras de artes especiais, obras de arte correntes e dispositivos de drenagem, para toda a Extensão Sul e para os Lotes 3F e 4F da Ferrovia de Integração Oeste-Leste – FIOL (Anexo I-E). As comparações foram feitas entre os preços de concretos contratados (betoneira) e os preços compostos com utilização de usinas de concreto com produções de 30 m³/h e 60 m³/h. Descartou-se a utilização de usinas com produtividades superiores em razão do entendimento de não haver demanda suficiente para implantação nas obras em pauta.

Os custos foram elaborados adotando-se preços unitários de equipamentos, insumos e mão de obra dos contratos das respectivas obras, exceto na sua ausência, quando foram utilizados preços do SICRO 2. Foram calculadas todas as produções das equipes dos serviços, conforme definido no referido Manual de Custos Rodoviários.

Para compor os custos de transportes, foram utilizadas as Distâncias Médias de Transporte - DMTs indicadas nas propostas comerciais das licitantes vencedoras para os diversos insumos. As DMTs para distribuição do concreto usinado foram calculadas por meio de médias ponderadas em função dos volumes de cada obra de arte especial, considerando-se o posicionamento das centrais de concreto de cada lote.

b) Insuficiência de sondagens para a caracterização dos materiais de 1ª, 2ª, 3ª categorias e solos moles.

Para os cinco lotes da Extensão Sul e para os Lotes 3F e 4F da FIOL, a caracterização do terreno ao longo do leito da ferrovia, nos trechos sem sondagens ou com sondagens consideradas inadequadas, está sendo realizada por meio de prospecção direta e indireta geofísica por eletrorresistividade. A programação das prospecções foi feita com base na localização dos cortes e aterros com sondagens inadequadas ou inexistentes.

No Anexo I-F estão apresentados os cronogramas das sondagens diretas e indiretas a serem realizadas pela VALEC.

c) Ausência de sondagens para as definições das fundações para as obras de arte especiais.

Para os cinco lotes da Extensão Sul e para os lotes 3 e 4 da FIOL, no que diz respeito à quantidade de sondagens insuficientes e mal posicionadas nas OAE, as deficiências estão sendo sanadas por meio da realização das prospecções diretas e indiretas em números suficientes para a caracterização do terreno, com vistas ao dimensionamento das fundações das obras de arte especiais e posterior avaliação da necessidade de adequação dos projetos executivos. O Anexo I-G contempla informações sobre as sondagens já realizadas.

No Anexo I-F estão apresentados os cronogramas das sondagens a serem realizadas referentes às obras de arte especiais.

d) Adoção, na planilha orçamentária, de “Serviços por Administração”, com quantidades em horas de máquinas e pessoal, sem a identificação do objeto que se pretende executar.

Para os cinco lotes da Extensão Sul e para o Lote 3F da FIOL foram excluídos de todos os contratos de obra o item “Serviços por Administração”, por meio da celebração de Termos Aditivos contratuais. Para o lote 4 da FIOL, o termo aditivo com a referida exclusão se encontra em fase final de elaboração.

Os termos aditivos citados contam do Anexo I-H.



e) Adequação de instrumentos normativos.

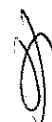
A VALEC adotou medidas preventivas em seus instrumentos normativos, com o objetivo de evitar reincidências de irregularidades, conforme descrito a seguir.

- i. Por meio da Portaria nº 700/2012, de 11/10/2012, criou Comissão Especial para proceder à revisão da norma que trata da elaboração de projeto básico (Anexo I-I), com o prazo de 60 dias para a apresentação dos trabalhos.
- ii. Excluiu a expressão “*ou determinação da fiscalização*” do item 4.a da norma técnica VALEC 80-ES-028A-19-8001 – “Colchão Drenante”, conforme Anexo I-J, com vistas a não contrariar o disposto no artigo 6º, inciso IX, da Lei 8.666/93, evitando assim alterações de projetos por atos da fiscalização.
- iii. Promoveu a revisão da Especificação de Estudos Geotécnicos para Projetos (Nº 80-EG-000A-29-000), que contemplou especialmente as alterações de intervalo, profundidade e método de sondagens no corpo estradal, como pode ser constatado no Anexo I - A.

Por todo o exposto, verifica-se que a VALEC tem apresentado comprovada mudança de postura com vistas a eliminar as irregularidades apontadas pelo Tribunal de Contas da União. É objetivo primordial da VALEC sanar todas as irregularidades apontadas pelo Tribunal e dar continuidade às providências já adotadas em todas as obras a serem executadas nos lotes 5, 5A, 6 e 7 da Ferrovia de Integração Oeste-Leste.

3.3 Motivos que estão impedindo a adoção de medidas corretivas.

Constata-se que os achados apontados pelo Tribunal de Contas da União decorrem da deficiência nos projetos básicos, da gestão ambiental inadequada e de falhas nos procedimentos de desapropriação adotados no passado. Diante disso, a empresa vem adotando medidas saneadoras no intuito de adequar os seus procedimentos, contratos, normas, especificações e metodologias utilizadas,



de modo a alcançar, em um futuro próximo, a excelência na gestão dos projetos e obras sob sua responsabilidade, com a eliminação de impropriedades que possam comprometer o bom andamento dos empreendimentos e o cumprimento das metas estabelecidas pelo Governo Federal para o Programa de Aceleração do Crescimento - PAC.

Reiteramos que é objetivo primordial da VALEC sanar, em curto prazo, todas as irregularidades apontadas pelo Tribunal e dar continuidade às providências já adotadas ou iniciadas em todas as obras a serem executadas nos lotes 5, 5A, 6 e 7 da Ferrovia de Integração Oeste-Leste.

Além das considerações e informações contidas no corpo do presente documento, cabe ressaltar que a VALEC dispõe de uma programação de ações com vistas ao completo saneamento das irregularidades apontadas pelo Tribunal de Contas da União, à solução de questões ambientais junto ao IBAMA e à obtenção da respectiva Licença de Instalação - LI e, conseqüentemente, à retomada das obras e serviços nos Lotes 5, 5A, 6 e 7 da ferrovia, conforme cronograma apresentado no Anexo I-F.

3.4 Razões para não paralisação das obras.

3.4.1 Custos da paralisação para a administração e a sociedade

- Econômico-financeiras

Estudos realizados pela VALEC mostram que, caso haja a paralisação das obras e serviços nos Lotes 5, 5A, 6 e 7 da Ferrovia de Integração Oeste-Leste por um período de doze meses, haverá um prejuízo mensal de R\$ 33.253.000,00, associados à sua inoperância no trecho em discussão.

- Importância da ferrovia para logística da região e do país

A Ferrovia de Integração Oeste - Leste (FIOL), com aproximadamente 1.500 quilômetros (de Figueirópolis, no Tocantins, até Ilhéus, na Bahia), representa a integração de longa distância que interligará por trilhos as regiões Norte, Centro-Oeste e Nordeste. A FIOL tem como objetivo principal contribuir para alterar a matriz

de transportes brasileira, substituindo, gradativamente, o transporte rodoviário pelo transporte ferroviário na troca de cargas entre o Oeste, o Centro e o Leste do País. Nesse mesmo sentido, a FIOLE também acumula um número elevado de funções essenciais: É uma ferrovia voltada à exportação: ao interligar o Norte (Tocantins e Maranhão), o Centro (Goiás) e o Nordeste (Bahia), no município de Ilhéus, proporcionará significativa redução dos custos de transporte de grãos, álcool e minérios destinados ao mercado externo. É uma ferrovia voltada ao mercado interno: a FIOLE também proporcionará o desenvolvimento do mercado interno, à medida que oferecerá custos menores para as trocas dos produtos regionais.

A FIOLE facilitará o escoamento de grãos, minérios e biocombustíveis produzidos no oeste, sudoeste e sul da Bahia, além de se consolidar como uma alternativa ao escoamento da produção agroindustrial do Centro-Oeste brasileiro.

Quanto à importação, a ferrovia transportará fertilizantes, derivados de petróleo do litoral para o oeste baiano e outros insumos. A capacidade de movimentação inicial é de 40 milhões de toneladas por ano.

O custo médio no transporte das mercadorias pela ferrovia é 30% menor que o transporte rodoviário, com a vantagem de ser menos poluidor, mais regular, seguro e até mais rápido, uma vez que requer uma logística de transbordo moderna e eficiente, com benefícios para os produtores, para a indústria, o comércio e os consumidores em geral.

O conjunto de funções exposto é suficiente para conferir à FIOLE uma imensa importância estratégica para o desenvolvimento nacional, pois, com ela serão obtidos: maior competitividade dos produtos brasileiros no exterior; menores custos dos produtos comercializados no mercado interno; incentivo aos investimentos, à modernização e à produção, contribuindo para os aumentos da renda e do emprego na região.

Adicionalmente, em termos ambientais, a FIOLE contribuirá com significativa redução do risco de acidentes no transporte de cargas e com a redução de 95% da emissão de gases do efeito estufa, se for comparada com o transporte rodoviário.

Para o Estado da Bahia, entre as vantagens, estão previstas a redução de custos do transporte de insumos e produtos diversos, o aumento da competitividade dos produtos do agronegócio e a possibilidade de implantação de novos polos agroindustriais e de exploração de minérios, aproveitando sua conexão com a malha ferroviária nacional.

Por outro lado, a ferrovia promoverá a dinamização das economias locais, alavancando novos empreendimentos na região, com aumento da arrecadação de impostos, além de geração empregos. A ferrovia deve fomentar ainda mais o desenvolvimento agrícola do Oeste da Bahia.

3.4.3 Plano de Ação/Cronograma

Além das considerações e informações contidas no corpo do presente documento, cabe ressaltar que a VALEC dispõe de uma programação de ações com vistas ao completo saneamento das irregularidades apontadas pelo Tribunal de Contas da União, à solução de questões ambientais junto ao IBAMA e à obtenção da respectiva Licença de Instalação - LI e, conseqüentemente, à retomada das obras e serviços nos Lotes 5, 5A, 6 e 7 da ferrovia, conforme cronograma apresentado no Anexo I-F.

3.4.4 Motivação para paralisação de obras - LDO

Em primeira análise, depreende-se a incidência de pontos que poderiam sinalizar possíveis prejuízos ao erário ou a terceiros; no entanto não se dispõe de estudos mais detidos que comprovem que os achados de auditoria apontados pela fiscalização do TCU correspondem a atos e fatos que são materialmente relevantes em relação ao valor total contratado, sendo suficientes para acarretar a paralisação das obras, em virtude de se enquadrar nas hipóteses previstas no art. 93, IV da lei 12.708, de 17/08/2012, que dispõe sobre as diretrizes para a elaboração e execução da Lei Orçamentária de 2013, in verbis:

"...Art. 93. A execução física, orçamentária e financeira dos contratos, convênios, etapas, parcelas ou subtrechos relativos a subtítulos nos quais forem identificados indícios de irregularidades graves constantes do anexo a que se



refere o § 2º do art. 9º ficará condicionada à prévia deliberação da Comissão Mista a que se refere o § 1º do art. 166 da Constituição, observado o disposto nos §§ 3º e 4º do art. 97 desta Lei.

§ 1º Para os efeitos desta Lei, entendem-se por:

(...)

IV - indícios de irregularidades graves com recomendação de paralisação - IGP, os atos e fatos materialmente relevantes em relação ao valor total contratado que apresentem potencialidade de ocasionar prejuízos ao erário ou a terceiros e que:

a) possam ensejar nulidade de procedimento licitatório ou de contrato; ou

b) configurem graves desvios relativamente aos princípios constitucionais a que está submetida a administração pública federal;...."

Portanto, além de não estar enquadrada nas hipóteses previstas no art. 93, IV da Lei 12.708, de 17/08/2012, há que ser levado em consideração, quando da análise sobre a inclusão da VALEC no rol de obras e serviços com irregularidades graves com recomendação de paralisação (IG-P), os critérios previstos no art. 94 da referida lei, quais sejam:

"... Art. 94. O Congresso Nacional levará em consideração, na sua deliberação pelo bloqueio ou desbloqueio da execução física, orçamentária e financeira de contratos, convênios, etapas, parcelas ou subtrechos relativos aos subtítulos de obras e serviços com indícios de irregularidades graves, a classificação da gravidade do indício, nos termos estabelecidos nos incisos IV, V e VI do § 1º do art. 93, e as razões apresentadas pelos órgãos e entidades responsáveis pela execução, em especial:

I - os impactos econômicos e financeiros decorrentes do atraso na fruição dos benefícios do empreendimento;

II - os riscos sociais, ambientais e à segurança da população local decorrentes do atraso na fruição dos benefícios do empreendimento;

III - a motivação social e ambiental do empreendimento;

IV - o custo da deterioração ou perda das parcelas executadas;

V - as despesas necessárias à preservação das instalações e dos serviços já executados;

VI - as despesas inerentes à desmobilização e ao posterior retorno às atividades;

VII - as medidas efetivamente adotadas pelo titular do órgão ou entidade para o saneamento dos indícios de irregularidades apontados; e

VIII - o custo total e o estágio de execução física e financeira de contratos, convênios, obras ou parcelas envolvidas."

3.4.5 Postura adotada pelo Tribunal de Contas da União em recentes auditorias realizadas na Extensão Sul da Ferrovia Norte Sul.



Cabe destacar que o Ministro Augusto Sherman, relator dos acórdãos referentes às fiscalizações de obras na Extensão Sul da Ferrovia Norte Sul, reconheceu as dificuldades encontradas pela nova Diretoria da VALEC, em face do exíguo prazo para saná-las, bem como enalteceu o seu empenho em solucionar as irregularidades apontadas pela equipe de auditoria, conforme trechos transcritos do Acórdão 2908/2012-TCU-Plenário:

"Todavia, há que ser reconhecido que a Valec e o Ministério dos Transportes têm demonstrado perante este Tribunal empenho na solução dos problemas apontados na presente auditoria. Prova disso é que a situação atual já evoluiu consideravelmente em relação àquela detectada durante o período da auditoria. Entretanto, em razão da extensão e da gravidade dos problemas encontrados pela nova diretoria da Valec, que assumiu o comando da estatal há cerca de um ano, não foi possível, até o momento, solucionar a totalidade das irregularidades apontadas."

(...)

"Da mesma forma, manifesto meu reconhecimento também à Valec, na pessoa de seu Diretor-Presidente, juntamente com sua equipe técnica, e também ao Ministério dos Transportes, pelo empenho demonstrado em atender as determinações do Tribunal."

Há que se destacar, também, a manifestação do Ministro Sherman quando da deliberação acerca das irregularidades graves com recomendação de paralisação (IGP), nos termos do art. 91, § 1º, inciso IV, da Lei 12.465/2011 (LDO/2012). Apesar de concordar que a proposta do corpo técnico, no sentido de classificação da irregularidade como grave com recomendação de paralisação (IGP), estaria correta e devidamente fundamentada, considerou em, sua decisão, a importância socioeconômica da obra e os possíveis prejuízos ao erário advindos de custos com desmobilização, mobilização, deterioração e preservação do empreendimento. Dessa forma, o Ministro concluiu que a proposta de adoção de medida cautelar visando a paralisação da execução das obras pode ser adotada de forma localizada, sem implicar em uma paralisação total, até que se comprove a adoção das medidas corretivas pertinentes, conforme transcrito a seguir:

"No entanto, mais uma vez, em razão da importância socioeconômica da obra, e visando evitar vultosos prejuízos com desmobilização, mobilização, deterioração e preservação do empreendimento, proponho a adoção de uma solução alternativa que previne, por enquanto, a paralisação integral da obra. Por essas razões, deixo de acolher a proposta de classificação das irregularidades como IGP, mas entendo pertinente a proposta de adoção de medida cautelar visando à paralisação da execução das obras até que se comprove a adoção das medidas corretivas necessárias ao saneamento das deficiências do projeto básico. Entretanto, entendo que essa medida pode ser adotada de forma localizada, sem implicar na paralisação total da obra."

Por fim, o Ministro propôs em seu voto a paralisação parcial adotada frente a condicionantes:

"Ante essas considerações, entendo que a adoção de medida cautelar visando à paralisação apenas parcial das obras, e pelo menor tempo possível, é solução que melhor atende ao interesse público, visando

minimizar a possibilidade de eventuais desmobilizações, bem como impedir a deterioração das obras já executadas. Tudo isso, entretanto, dependerá do empenho da Valec em buscar a solução das pendências apontadas no menor prazo possível."

"Dessa forma, entendo suficiente, no momento, a adoção das medidas cautelares acima mencionadas como forma de solucionar os problemas ainda existentes, buscando minimizar, o mais possível, o impacto no andamento das obras. Não seria, portanto, o caso de classificar, nesse estágio, as irregularidades pendentes de solução, pois a consequente inclusão das obras no quadro de bloqueio da LOA teria efeitos muito mais abrangentes, podendo, inclusive, resultar no bloqueio de recursos orçamentários para a obra, o que não seria condizente com as medidas que visam à paralisação apenas de parte dos seus serviços, e pelo menor tempo possível. Assim, muito embora considere, neste momento, já presentes as condicionantes para a classificação das irregularidades como IGP, nos termos da LDO/2012, considero pertinente que a decisão sobre a adoção dessa medida seja postergada para a próxima fiscalização do Fiscobras, ocasião em que deverá ser reavaliada a efetividade das medidas ora adotadas."

Mais adiante, o Ministro decidiu pela proposição de medida cautelar visando a suspensão da execução de serviços pontuais, listados a seguir, condicionando-os à adoção de medidas corretivas.

- Serviços de terraplenagem, ficando a retomada desses serviços condicionada à deliberação definitiva do Tribunal acerca de cronograma de execução das sondagens necessárias à caracterização do terreno ao longo do leito da ferrovia e a elaboração, para cada trecho, das composições de custo unitário dos serviços de terraplenagem, embasadas nas sondagens para caracterização do solo do trecho, de acordo com o cronograma definido. Com relação aos serviços de terraplanagem, o Ministro discorreu o seguinte:

"Ainda em relação a essa cautelar, a meu ver, seu impacto será minimizado na medida em que a Valec se empenhar na realização de uma campanha de sondagem que produza os resultados adequados."

- Serviços de execução de obras de arte especiais, até que o Tribunal delibere definitivamente acerca das composições de custo unitário, elaboradas após a conclusão dos respectivos projetos executivos, que reflitam a realidade da obra no caso da produção de concreto em usina para essas obras. Com relação aos serviços de execução de obras de arte especiais, o Ministro discorreu o seguinte:

"Entendo, contudo, que essa medida tem pequeno impacto sobre o andamento desses serviços, já que a pendência para a sua continuidade pode ser facilmente solucionada pela Valec."

O Ministro Weder de Oliveira, por sua vez, em sessão realizada no dia 24/10/2012, assim se manifestou sobre o assunto:



"... e nesse voto o Ministro Sherman chega em bom tempo sobre como lidar com estas questões complexas. Eu gostaria, também, de elogiar o voto do Ministro Sherman e, oportunamente, pode ser que passemos a tratar as questões da FIOL nessa mesma direção.

Por fim, consta do relatório que trata da consolidação das fiscalizações realizadas pelo Tribunal no âmbito do Fiscobras 2012, com o objetivo de verificar a correta aplicação de recursos federais em obras públicas e prestar informações ao Congresso Nacional, visando subsidiar a aprovação da Lei Orçamentária Anual de 2013, nos termos fixados pelo art. 95, inciso II, da Lei 12.708/2012, de 17/8/2012 (LDO/2013), que fundamentou o Acórdão 2928 –TCU- Plenário, a seguinte afirmação:

"Em relação à proporção de obras com achados com indícios de irregularidade grave, a Valec recuou de 66,7%, em 2011, para 33,3%."



ANEXO II

**Construção da Ferrovia Norte - Sul
no Estado de Tocantins**

Contrato 36/2007

Contrato 37/2007

1. OBJETIVO

Tendo por objetivo o atendimento à determinação da Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização do Congresso Nacional contida no ofício Of.Pres.n.379/2012/CMO, de 07 de novembro de 2012, apresentamos as justificações para a não paralização de empreendimentos sob a responsabilidade da VALEC, cujas obras e serviços contêm indícios de irregularidades apontadas pelo Tribunal de Contas da União (TCU) por meio do Acórdão nº 2928/2012-TCU-Plenário.

2. REPACTUAÇÃO DOS CONTRATOS 036/07 E 036/07, CELEBRADOS COM A CONSTRUTORA ANDRADE GUTIERREZ S.A.

2.1 Acórdão Nº 1978/2012 - TCU - Plenário

Por meio do Acórdão Nº 1978/2012, de 01/08/2012, os ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão do Plenário, diante das razões expostas pelo relator, acordaram em:

"9.6.1. subsistem os indícios de irregularidades (IG-P) informados anteriormente pelo item 9.4 do Acórdão 1922/2011-TCU-Plenário e item 9.4 do Acórdão 1923/2011-TCU-Plenário, no que se refere aos Contratos Valec 036/07 e 037/07, bem como os indícios de irregularidades (IG-R) detectados no Contrato Valec 035/07, esclarecendo ainda que permanecem válidas as medidas cautelares de retenção de valores que recaem sobre os citados contratos, medidas essas adotadas por meio de decisão monocrática exarada em 16/9/2008 no âmbito do TC-018.509/2008-9, homologadas pelo Colegiado Pleno do TCU em 17/09/2008 e confirmadas mediante Acórdãos nºs 2.143/2008 e 2.843/2008, que decidiram agravos interpostos, respectivamente, pela Valec e pelas contratadas, contra as referidas decisões cautelares;"

item 9.4 do Acórdão 1922/2011-TCU-Plenário:

"9.4.2. para o saneamento das impropriedades, a Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. deve providenciar a repactuação do Contrato 036/07, firmado com a Construtora Andrade Gutierrez S.A., com vistas à adequação dos preços unitários contratuais ao saneamento do sobrepreço de R\$ 42.096.469,29 calculado pelo Tribunal, promovendo, inclusive, a glosa dos valores indevidamente já pagos."

item 9.4 do Acórdão 1923/2011-TCU-Plenário

"9.4.2. para o saneamento das impropriedades, a Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. deve providenciar a repactuação do Contrato 037/07, firmado com a Construtora Andrade Gutierrez S.A., com vistas a

adequação dos preços unitários contratuais ao saneamento do sobrepreço de R\$ 40.340.201,35 calculado pelo Tribunal, promovendo, inclusive, a glosa dos valores indevidamente já pagos."

2.2 A Ferrovia Norte-Sul - Trecho Palmas/TO - Anápolis/GO

O trecho entre os municípios de Palmas, no Estado do Tocantins, e Anápolis, no Estado de Goiás, com 855 km de extensão, está em fase final de construção. Quando estiver em operação será o indutor do crescimento autossustentável na região Centro-Oeste e, especialmente, proporcionará benefícios socioeconômicos aos Estados de Goiás e Tocantins. No Anexo II-A, constam fotos que mostram diversos trechos já finalizados.

Tendo em vista a relevância do projeto, já estão sendo implantados nos Estados de Goiás e Tocantins 42 plantas industriais de etanol e 20 usinas de biodiesel para consolidar o desenvolvimento do corredor Centro-Oeste, impulsionar a produção na área do cerrado e promover cerca de 270 mil empregos diretos e indiretos nas comunidades do interior do país.

Além disso, os 13 Pátios Multimodais que estão sendo construídos em pontos estratégicos ao longo do percurso da Ferrovia Norte-Sul vão proporcionar a articulação entre o sistema fluvial da Bacia Amazônica e o sistema ferroviário nacional e, reduzir o custo dos transportes, o consumo de combustíveis, os pesados ônus de manutenção do modal rodoviário e os índices de acidentes nas estradas. E o mais importante: vão se constituir em agentes dinamizadores das atividades agrícolas e minerais de toda a área beneficiada, promovendo o surgimento de novas indústrias, o crescimento do comércio e a criação de milhares de empregos.

Municípios atravessados pela ferrovia:

Tocantins

(Paraíso), Porto Nacional, Fátima, Brejinho de Nazaré, Santa Rita do Tocantins, Crixás, Aliança do Tocantins, (Poeiras), Gurupi, Cariri do Tocantins, (Peixe), Figueirópolis, Alvorada, Talismã.

Obs.: Os municípios citados entre parênteses não terão área percorrida, mas serão fortemente influenciados.

Goiás

Porangatu, Formoso, Santa Tereza, Estrela do Norte, Mara Rosa, Alto Horizonte, Campinorte, Uruaçu, São Luiz do Norte, Santa Isabel, Castrinópolis, Rialma, Ceres, Rianópolis, Jaraguá, Jesúpolis, São Francisco do Goiás, Petrolina de Goiás, Ouro Verde, Rodrigues Nascimento, Nerópolis, Campo Limpo, Anápolis

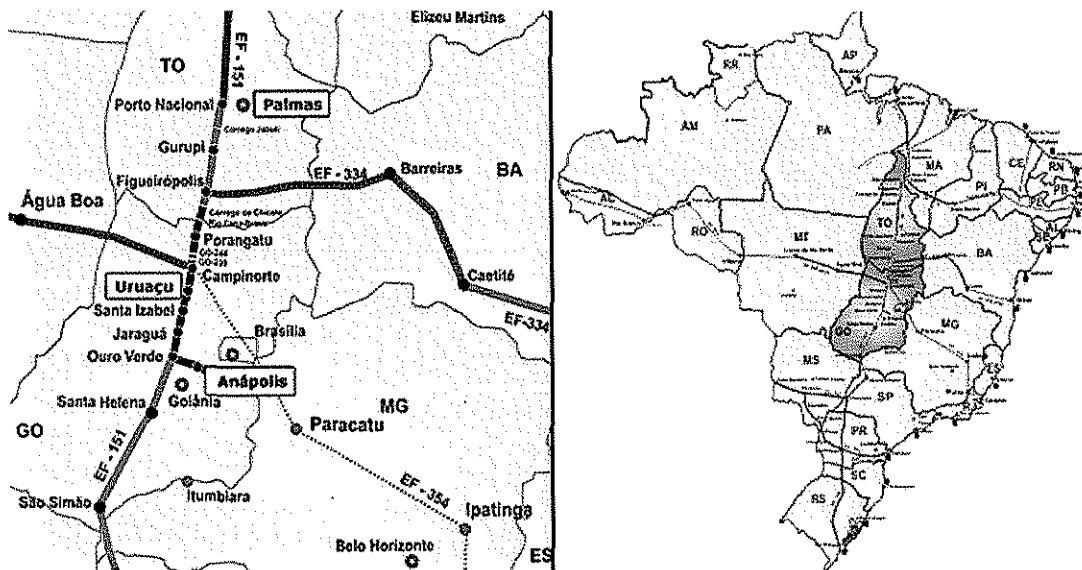
Trechos da Ferrovia Norte-Sul entre Palmas/TO e Anápolis/GO

DADOS PALMAS(TO) - URUAÇU(GO) 575 km

Segmento	Lote	Extensão (Km)	Ação	Situação Atual
Palmas/TO - Córrego Jaboti/TO	12	99	Obra	Em construção
Córrego Jaboti/TO - Córrego Cabeceira Grande/TO	13	109	Obra	Em construção
Córrego Cabeceira Grande/TO - Córrego Chicote/TO	14	102	Obra	Em construção
Córrego Chicote/TO - Rio Cana-Brava/GO	15	66	Obra	Concluído
Rio Cana-Brava/GO - GO 244/GO	16	52	Obra	Concluído
GO 244/GO - GO 239/GO	10	76	Obra	Em construção
GO 239/GO - Uruaçu/GO	11	72	Obra	Em construção

DADOS URUAÇU(GO) - ANÁPOLIS(GO) 280 km

Segmento	Lote	Extensão (Km)	Ação	Situação Atual
Uruaçu/GO - Pátio Santa Isabel/GO	4	109	Obra	Em construção
Pátio Santa Isabel/GO - Pátio Jaraguá/GO	3	71	Obra	Concluído
Pátio Jaraguá/GO - Ouro Verde de Goiás/GO	2	52	Obra	Em construção
Ouro Verde de Goiás/GO - Anápolis/GO	s/n	40	Obra	Concluído
Anápolis/GO - Porto Seco/GO	1	7	Obra	Concluído
Anápolis/GO - Porto Seco/GO	Túnel 2	380 m	Obra	Em construção



2.3 Medidas saneadoras já adotadas

2.3.1 Comissão de Sindicância para apuração de indícios de sobrepreços identificados pelo TCU nos contratos nº 036/07 e 037/07.

A VALEC, por meio da Portaria nº 433/2012, de 14 de junho de 2012, alterada pela Portaria nº 473/2012, de 2 de julho de 2012, cujo prazo de conclusão foi prorrogado por intermédio da Portaria nº 484/2012, de 5 de julho de 2012, instituiu comissão de sindicância para apuração de fatos e responsabilidades pertinentes à incidência de sobrepreço identificada pelo TCU nos contratos nº 036/07 e 037/07, celebrados com a Construtora Andrade Gutierrez S/A.

Após apresentação de Relatório Conclusivo pela Comissão de Sindicância, a Assessoria Jurídica da VALEC, em nome do devido processo legal, recomendou a continuidade da apuração, especialmente para oitiva de ex-empregados que, à época, participaram dos procedimentos que culminaram com a contratação.

Os trabalhos de apuração ainda estão, portanto, em andamento no âmbito da VALEC.

Paralelamente, em agosto do corrente ano, o Ministério Público Federal ajuizou Ação de Improbidade Administrativa contra ex-dirigentes da VALEC e da Construtora Andrade Gutierrez S/A, cujo objeto é, dentre outros, a declaração de atos de improbidade administrativa e o ressarcimento integral do dano gerado por sobrepreço.

A VALEC, notificada para se manifestar nos autos, colocou-se à disposição do Juízo e do Ministério Público para contribuir com o processo.

2.3.2 Outras medidas saneadoras Retenção de Pagamentos

Em virtude dos acórdãos do TCU que identificaram sobrepreço e determinaram retenção administrativa dos pagamentos efetuados em razão da execução dos serviços contemplados pelos contratos nº 036/07 e 037/07, a Construtora Andrade Gutierrez S/A ingressou com ação ordinária e solicitou antecipação de tutela para a liberação dos pagamentos retidos pela VALEC, o que foi deferido pelo Juízo, em setembro de 2009.

Em razão disso, a VALEC deixou de descontar das faturas pagas à Andrade Gutierrez os valores referentes às retenções impostas pelo TCU, sem, contudo, liberar os valores que já haviam sido glosados. Posteriormente, em novembro de 2009, foi proferida nova decisão judicial determinando à VALEC que liberasse todos os valores retidos, o que foi providenciado.

A sentença definitiva julgou procedente o pedido da Construtora. A VALEC interpôs recurso de apelação, pendente de julgamento até o momento.

Recentemente, o TCU, por meio dos Acórdãos nº 1.922 e 1.923, determinou à VALEC que envidasse esforços no sentido de promover a repactuação dos preços dos referidos contratos. Notificada a se manifestar a respeito, a Construtora recusou-se a repactuar os preços.

2.4 Razões pelas quais as obras não devem ser paralisadas

As obras e serviços relativos ao Contrato 036/2007 (Lote 13) e ao Contrato 037/2007 (Lote 14) já foram concluídas pelas respectivas construtoras. A VALEC

realizou vistorias nesses lotes e já iniciou as providências necessárias com vistas ao recebimento provisório e definitivo das obras e serviços realizados. Eventuais pendências de reparação de obras e serviços identificados pela fiscalização da VALEC serão eliminadas pelas próprias construtoras, conforme estabelecido nos contratos.

2.5 Motivos que estão impedindo a adoção de medidas corretivas

A VALEC tem adotado todas as medidas judiciais extrajudiciais cabíveis com vistas ao cumprimento das determinações do Tribunal de Contas da União proferidas por meio dos Acórdãos nº 1.922 – TCU – Plenário e nº 1.923 – TCU – Plenário. Considerando que a construtora se recusou a repactuar os referidos contratos, a VALEC depende da decisão judicial relativa ao recurso de apelação interposto, pendente de julgamento até o momento.



ANEXOS

ANEXO I – Construção da Ferrovia de Integração Oeste–Leste - Estado da Bahia

Anexo I-A - Especificação Estudos Geotécnicos

Anexo I-B - Parecer IBAMA - Variante das Cavernas

Anexo I-C - Planilhas resumo estudos alternativos para lote 5^a

Anexo I-D - Mapas Pátio de Barreiras

Anexo I-E - Custos de Produção de Concreto

Anexo I-F - Cronogramas

Anexo I-G - Sondagens Obras de Artes Especiais

Anexo I-H - Termos Aditivos - Exclusão Serviços por Administração

Anexo I-I - Portaria Norma Projeto Básico

Anexo I-J - Especificação Colchão Drenante

ANEXO II – Construção da Ferrovia Norte-Sul no Estado de Tocantins

Anexo II-A - Fotos Lotes 13 e 14 FNS

