



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E CONTROLE

SUBCOMISSÃO PERMANENTE DO PAC E DO PMCMV
– SUBCOMISSÃO PERMANENTE DE ACOMPANHAMENTO, FISCALIZAÇÃO E
CONTROLE DA EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA E FINANCEIRA DAS OBRAS DO
PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO (PAC) E DO PROGRAMA
MINHA CASA MINHA VIDA (PMCMV) –

**RELATÓRIO DE VISITA TÉCNICA ÀS OBRAS DA
FERROVIA NORTE-SUL LOTES 3, 4, e S/Nº
(ANÁPOLIS E URUAÇU - GO)**

Relator da Subcomissão: **Deputado Nelson Bornier**

20/10/2011



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E CONTROLE

I – Relatório

I – 1 Introdução

Com fundamento no Requerimento nº 119, de 2011, de autoria do Deputado Carlos Brandão, e deste Relator, foram aprovadas por esta Comissão um rol de visitas técnicas a serem efetuadas com o objetivo de “*averiguar com profundidade possíveis irregularidades apresentadas nestas obras, verificadas pelo Tribunal de Contas da União (TCU).*”

Dentre essas obras, encontram-se trechos da Ferrovia Norte-Sul, cujos trechos 3 e 4 receberam maior atenção, pois essas obras conteriam problemas graves, tais como sobrepreço, no entender do Tribunal de Contas da União.

Segundo o TCU, os seguintes contratos referentes aos Lotes nº 03, 04 e sem número apresentam problemas¹:

Contrato 021/01 (Lote sem número): Obra de infra-estrutura e superestrutura ferroviária no trecho Anápolis-Porangatu, no subtrecho compreendido entre o km 0,00 e o km 40,074 (GO)

Irregularidade identificado pelo TCU: Sobrepreço decorrente de preços excessivos frente ao mercado (serviços insumos e encargos).

Contrato 016/06 (Lote 03): Obra de infraestrutura e superestrutura ferroviárias e obras de arte especiais na Ferrovia Norte-Sul/GO, no trecho de 71 km, compreendido entre o Pátio de Jaraguá/GO e o Pátio de Santa Isabel/GO

Irregularidade identificado pelo TCU:: Sobrepreço decorrente de preços excessivos frente ao mercado (serviços insumos e encargos).

Contrato 060/09 (Lote 04): Execução sob o regime de empreitada por preço unitário, de Obra de infraestrutura e superestrutura ferroviárias e obras de arte especiais, no trecho de 105 km, compreendido entre o Pátio de Santa Isabel e o Pátio de Uruaçu, no Estado de Goiás, relativo ao lote 4

Irregularidade identificado pelo TCU: Superfaturamento decorrente de quantitativo inadequado.

¹ https://contas.tcu.gov.br/pls/apex/f?p=2207:8:2480208813191614::NO::P8_COD_OBRA:732



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E CONTROLE

I – 3 Imagens das áreas visitadas



Foto 01: Ferrovia Norte-Sul, Túnel 2, em construção, em Anápolis/GO²



Foto 02: Túnel 2: a nascente no local ainda dificulta as obras e encareceu sua execução

² Localização: Latitude Sul 16° 23,8', Longitude Oeste 48° 57,5'.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E CONTROLE



Foto 03: Ferrovia Norte-Sul: Túnel 1 já construído no município de Anápolis/GO³



Foto 04: Ferrovia Norte-Sul: localização do Túnel 1, em imagem do Google Earth, de 13/4/2010.

³ Localização: Latitude Sul 16° 21,4', Longitude Oeste 48° 57,7'.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E CONTROLE



Foto 05: Viaduto construído pela Valec na Ferrovia Norte-Sul, próximo ao entroncamento da GO-433 com a GO-451, e da sede do município de Ouro Verde de Goiás⁴



Foto 06: Trecho da Ferrovia Norte-Sul, próximo ao Túnel 1, sendo inspecionada em Anápolis/GO⁵

⁴ Localização: Latitude Sul 16° 18', Longitude Oeste 49° 12,7'

⁵ Localização: Latitude Sul 16° 21,5', Longitude Oeste 48° 58,6'.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E CONTROLE



Foto 07: Obras de interligação da Ferrovia Norte Sul com a Extensão Sul dessa Ferrovia, município de Ouro Verde de Goiás⁶



Foto 08: Escritório da Valec e da Construtora Queiroz Galvão, em Anápolis/GO

⁶ Localização: Latitude Sul 16º 16,2', Longitude Oeste 49º 16,7'.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E CONTROLE

I – 4 Visitas técnicas aos lotes 03, 04 e sem número da Ferrovia Norte Sul e Reunião Técnica em Anápolis/GO

Em 20/10/2011, um grupo de Parlamentares desta Comissão, os dignos Deputados João Magalhães, Ademir Camilo, Wellington Roberto além deste Relator, acompanhados de corpo técnico desta Casa e do Tribunal de Contas da União – TCU, além de funcionários e diretores da VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias, se dirigiu à cidade de Anápolis, em Goiás, para que, naquela região, fosse realizada reunião técnica entre os membros, Valec e funcionários da Construtora Queiroz Galvão e em seguida as visitas técnicas às obras da Ferrovia Norte Sul.

A reunião técnica inicial se deu após um breve café da manhã em sala de reuniões de uma edificação de três andares em Anápolis compartilhada entre a Valec e a Construtora Queiroz Galvão (foto 08).

A Valec fez uma apresentação breve com relação ao andamento dos trechos em execução naquela região.

Os lotes 02 e 03 deverão estar concluídos em 23/12/2011. Já para o lote 04, por ser mais extenso, de acordo com a Valec, deverá ficar pronto em 30/04/2012.

Ainda segundo a Valec, o lote 01 e o lote “sem número”, que liga Anápolis a Ouro Verde de Goiás, estão concluídos, apesar de ainda existir um túnel do Lote 01 em construção.

Quanto aos lotes de execução da Extensão Sul, cujas obras se iniciaram recentemente, a conclusão, no Estado de Goiás, deverá ocorrer em junho de 2014.

A Valec ressaltou que as obras geraram – e ainda geram – muitos empregos diretos e indiretos, além de favorecer de modo marcante o crescimento das cidades por onde passa Ferrovia.

Em seguida, o analista do TCU, Nivaldo, fez também uma rápida apresentação. De acordo com ele, os cinco lotes daquela região, desde 2008 o TCU revelou ter identificado sobrepreços. Isso gerou determinações do Tribunal no sentido de reter parte do valor do contrato, tendo, em alguns lotes, a construtora obtido junto à Justiça Federal suspensão desse valor retido. Em outros lotes, a retenção foi substituída por garantias oferecidas pelas empresas e em um lote, o de nº 01, a retenção vem sendo feita.

Segundo ele, as retenções incidiram sobre cerca de 40% dos sobrepreços apontados. E que em 2008 e 2009, verificou-se que o sobrepreço, em alguns casos, se converteu em superfaturamento. A diferença entre os dois é que enquanto há apenas o sobrepreço, não houve o pagamento efetivo; após isso é identificado o superfaturamento.

Além disso, as auditorias do Tribunal revelaram também medições pagas em duplicata em alguns desses lotes.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E CONTROLE

Em 2011, com a última fiscalização feita pelo TCU, as obras já estavam com seu andamento bem avançado, superior a 90%, de modo que, nesse contexto, o próprio Tribunal recomenda a não paralização, tendo em vista que o dano poderá ser superior ao que já teria sido consumado.

Segundo Nivaldo, há anos o Tribunal tem observado, não só nos cinco lotes da Valec em Goiás, que os problemas com os projetos (tanto básicos quanto executivos) têm refletido em atrasos de obras, tendo sido diversas etapas previstas e depois suprimidas da execução, tal como no caso de quatro pátios de cruzamento⁷. E que isso seria motivado pelo fato de que o valor do contrato iria ultrapassar o limite legal de 25%. Com isso algumas obras foram retiradas do projeto, o que pode vir a prejudicar, senão comprometer, a operação da ferrovia.

De acordo com o TCU, o Túnel 1 custou mais de 60% do valor previsto e o Túnel 2 custou cerca de R\$ 80 milhões para um túnel de cerca de 480 metros. A construção dos túneis prejudicou as edificações (residências etc.) que estavam sobre eles. A Valec teria, até, já lançado edital de cerca de R\$ 1 milhão, destinado a reparos e indenizações. Neste caso, o Tribunal está examinando a questão para verificar se não se trata de responsabilidade da construtora e não da Valec, ou seja, da União.

Prosseguiu ratificando que os problemas com os projetos acarretam tantos problemas, tanta majoração, e consequentes atrasos das obras, que o que seria para ser feito no contrato firmado teve de ser retirado para ser licitado depois. E que os lotes objeto da visita técnica são provas disso. Em outras ferrovias, como a FIOLE – Ferrovia de Integração Oeste Leste, esse quadro pôde ser modificado com sucesso com antecedência.

Questionado pelo Deputado João Magalhães sobre o exame pelo Tribunal dos lotes relativos à Extensão Sul, o representante do TCU afirmou que nestes casos foram encontrados sobrepreços que foram corrigidos. E que existem outras irregularidades, mas que elas podem ser tratadas sem a intervenção do Congresso Nacional.

Após essa reunião, o grupo iniciou uma série de visitas. A primeira foi ao Túnel 2 e depois ao Túnel 1, ambos pertencentes ao Lote 01.

No Túnel 2, que se encontra ainda em obras, a comitiva pôde constatar que há muita água naquela região que dificulta o acesso e as obras (Fotos 01 e 02). Pelas informações obtidas, isso se deveu a uma denominada “*insuficiência*” no projeto ou na sondagem que fez com que os trabalhos de execução do túnel fosse iniciado sem se conhecer, em toda sua extensão, a existência de uma nascente naquele local.

O fato é que, segundo explicações do TCU e da Valec, os custos mais elevados poderiam ter sido evitados caso essas medidas anteriores fossem executadas com mais cautela que a questão complexa exige.

Segundo o TCU, em seu Acórdão 2433/2011 – Plenário, consta o seguinte trecho do relatório de auditoria:

⁷ Pátio que permite o tráfego de mais de uma composição em uma ferrovia singela.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E CONTROLE

“A maioria das obras tiveram seu início em 2006 e estão em fase final de construção (outubro de 2011). O trecho compreendido entre o lote 1 e o lote s/n é um ramal da ferrovia que alcança o Porto Seco de Anápolis (GO), pois o tronco principal vem do Maranhão, atravessa o estado do Tocantins e segue por Ouro Verde/GO em direção ao estado de São Paulo (ver peça Mapa Geral FNS).

Cabe ainda ressaltar que algumas obras supracitadas necessitarão de complementação financeira, a exemplo do lote 1 (Edital 025/10 – R\$ 38.979.127,73 – complementação de obra) e do lote 2 (Edital 026/10 – R\$ 16.584.470,67 – complementação de obra), pois os contratos de obras já teriam extrapolado os 25% aditáveis. Ademais, algumas obras inicialmente previstas nos contratos foram retiradas, especialmente os pátios intermodais (plataformas de integração multimodal) e alguns desvios de cruzamentos que devem ser relicitados em momento ulterior.

Especial atenção foi destinada aos túneis ferroviários que dão acesso ao Porto Seco de Anápolis, ambos integrantes do lote 1, uma vez que ocasionaram relevante impacto financeiro no Contrato 014/06-Queiroz Galvão e significativo impacto social na cidade de Anápolis, uma vez que se situam em região urbanizada. O primeiro túnel concluído, denominado ‘Túnel 1’, ocasionou rachaduras nas edificações lindeiras. Quanto ao ‘Túnel 2’, não concluído, importa ressaltar que se exauriram os recursos do contrato e a obra ainda não foi concluída (avanço de 20% das obras da galeria, quando da execução da presente auditoria).”

Verifica-se, também, que esse problema atingiu proporções que extrapolaram os trabalhos de execução da ferrovia em si. Ainda está se mensurando as repercussões quanto ao meio ambiente, dentre outros. De acordo com o que foi noticiado pela imprensa, a solução adotada teria sido o rebaixamento do lençol freático no local e a Valec teria se comprometido em buscar amenizar os impactos ambientais com a ferrovia em Anápolis com a criação de um parque ambiental. A construção desse túnel teria também provocado o fechamento do cartódromo internacional de Anápolis, que fica sobre o túnel⁸.

No caso do Túnel 1, as obras teriam provocado rachaduras nas edificações que estão sobre ele, como se vê nas Fotos 3 e 4. O Acórdão do TCU nº 2433/2011 – Plenário também descreve esse problema:

“Quando questionada a respeito das causas das rachaduras verificadas nos imóveis na região de influência do Túnel 1, alegou a Valec, por intermédio da Nota Técnica 001/2011-Diren, que a vistoria registrou defeitos pré-existentes (fissuras, trincas, abatimentos de alicerces e de telhados, torções nas esquadrias) nas edificações locais. Reconhecem ainda que os defeitos agravaram-se com a utilização de explosivos a céu aberto e no interior do túnel 1, em virtude do aparecimento de rochas pontuais durante a escavação do mesmo. Percebeu-se que, com a propagação dos movimentos causados pelas detonações, bem como escavações com martelotes e equipamentos pesados, as rachaduras e trincas aumentaram em alguns imóveis localizados na região de influência.

Quando questionada a respeito das providências adotadas – e a adotar – junto à Construtora Queiroz Galvão (CT 014/06), alegou a Valec, por intermédio da Nota Técnica 001/2011-Diren, que o relatório de vistoria cautelar nos imóveis na região de influência do túnel 1 registrou defeitos prévios nas edificações lindeiras à escavação e que tais defeitos seriam

⁸ <http://www.agenciat1.com.br/4001-anapolis-valec-anuncia-projeto-para-tunel-2/>



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E CONTROLE

comuns em edificações antigas e de baixo custo. Alegou que tais construções foram executadas sem rigor técnico e com mão de obra não qualificada. Confirma ainda a mesma nota técnica, que as explosões modificaram as avarias que já existiam nas casas para maior, ficando, às vezes, impossível de se fazer uma correlação de causas e efeitos, influenciando nos custos para as reformas.

Informou a Valec, por meio da Nota Técnica 001/2011-Diren, que a construtora Queiroz Galvão efetuou diversos reparos em casas que estavam nas imediações das obras, principalmente acima da escavação do Túnel 1, e que a empreiteira teria gasto recursos da ordem de R\$ 195.000.00. Alegou a Valec que, no intuito de não acarretar maiores transtornos à população local, foi instaurado o processo licitatório TP 001/2011, para 'contratação de empresa para a execução das obras e serviços de engenharia para reforma das edificações localizadas nas regiões afetadas pela construção do Túnel 1 no Lote 1 da Ferrovia Norte-Sul em Anápolis – GO'.

Informa ainda que a Diretoria de Engenharia da Valec está solicitando a nomeação de uma 'Comissão Especial' para realizar estudo das providências que foram tomadas pela Queiroz Galvão, no âmbito do Contrato 014/06, com a finalidade de apurar de quem seria a responsabilidade pela execução das obras e serviços de engenharia para reforma das edificações localizadas nas regiões afetadas pela construção do Túnel 1. Caso seja confirmada a responsabilidade da Construtora, será solicitado a ela o ressarcimento dos valores dos serviços contratados por meio da Tomada de Preços 001/2011."

Em seguida, o grupo conheceu trecho da Ferrovia onde se encontra construído viaduto cujo vão central se encontra a cerca de 25 metros de altura (Foto 5). Os membros desta Comissão puderam aferir a grandiosidade daquela obra de arte, parte de um complexo de obras muito extenso que, no todo, proverá meios para o escoamento de cargas mais barato e rápido pelo País.

Após conhecer esse trecho, a comitiva se deslocou até um trecho da chamada "*Extensão Sul*", tendo ido até o ponto onde estão sendo realizados trabalhos de terraplanagem no início dessa Extensão, no encontro com o traçado da Ferrovia original, que em breve interligará aquela região até a cidade de Belém, no Estado do Pará (Foto 7).

Em continuação, um grupo de Parlamentares seguiu, utilizando-se de um helicóptero fornecido pela Valec, até a área onde se encontram os Lotes 03 e 04. Puderam conhecer a extensão desse trabalho realizado e praticamente entregue.

O segundo grupo retornou a Anápolis, onde almoçou, retornando, no final da tarde a Brasília.

I – 5 Orçamento da União:

Em **2010**, a programação para esse trecho da Ferrovia Norte Sul, **26.783.1458.116E.0052/2011 (Construção da Ferrovia Norte-Sul – Anápolis/GO – Uruaçu/GO)** recebeu **R\$ 700 milhões** (entre Lei e créditos ao longo do ano). A totalidade foi liquidada (=executada) e **foram pagos** ainda em 2010 cerca de **R\$ 628 milhões**.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E CONTROLE

Em **2011**, contam cerca de **R\$ 155 milhões** (sendo R\$ 142 milhões por meio de crédito adicional e apenas R\$ 11 milhões na lei tal como foi sancionada). Destes, foram liquidados e **pagos** cerca de 60%, ou seja, **R\$ 90 milhões**, até o dia 15/1/2011.

Para 2012, o Poder Executivo encaminhou ao Congresso Nacional, no projeto de lei orçamentária, dotação orçamentária de R\$ 23 milhões para a execução das obras no trecho Anápolis – Uruaçu, ação 116E, valor que poderá ser alterado durante o exame do projeto a cargo do Congresso.

Consoante à visita feita à Ferrovia Norte-Sul, lote 3, 4 e s/nº (Anápolis e Uruaçu – GO), entendemos se tratar de obra de mais alta importância para o País e o que se pese questionamentos por parte do TCU, e sobretudo em se tratando de obra em fase final, somos de parecer pela continuidade da mesma, para que não haja maiores prejuízos à sua paralisação.

É o relatório.

Sala da Comissão, Brasília, 25 de outubro de 2011.

Deputado Nelson Bornier
Relator

A Sua Excelência
Deputado SÉRGIO BRITO
Presidente da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle
Câmara dos Deputados
Brasília – DF