

**DIRETORIA LEGISLATIVA
CONSULTORIA LEGISLATIVA**

ORIGEM: COMISSÃO EXTERNA DA CONSTRUÇÃO DA FERROVIA NOVA TRANSNORDESTINA (CEXTRANS)

TIPO DE TRABALHO: INFORMAÇÃO TÉCNICA

ASSUNTO: Audiência pública realizada em 28/03/2017, com representantes da Agência Nacional de Transportes Terrestres e do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil sobre a conformidade da execução contratual da concessão da ferrovia Transnordestina e o andamento das obras.

CONSULTOR: Frederico de Moura Carneiro

DATA: 10/12/2018

Tema: Debate com representantes da Agência Nacional de Transportes Terrestres e do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil sobre a conformidade da execução contratual da concessão da ferrovia Transnordestina e o andamento das obras.

Palestrantes:

1) Sr. Alexandre Porto Mendes de Souza - Superintendente de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas, representante da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Inicialmente, o expositor apresenta os objetivos da sua apresentação: traçar breve histórico do contrato de concessão da ferrovia; discorrer sobre os problemas enfrentados na execução do contrato; e responder aos questionamentos formulados por esta Comissão por meio do Requerimento nº 16/2016.

Apresentando o contexto histórico, o palestrante destaca que a outorga foi concedida em 1997. À época, os estudos de viabilidade indicavam dificuldades para equacionar econômica e financeiramente a concessão da Malha Nordeste como um todo. Assim, o projeto da Nova Transnordestina surgia como a solução encontrada para viabilizar a concessão.

Ressaltou que, no contrato de concessão original, a obrigação de construir a nova malha era do poder concedente. Ante as dificuldades da União em executar a obra, a concessionária se propôs a fazer o ramal, formalizado por meio do protocolo de intenções, em 2005. Em concordância com o pleito, a ANTT edita uma resolução reconhecendo o direito da concessionária em executar a obra.

Em 2006, iniciam-se as obras do ramal ferroviário e, até 2009, verificam-se recorrentes atrasos no cronograma de execução dos serviços. No entanto, em razão da precariedade contratual, a ANTT se vê sem condições de cobrar providências junto à concessionária.

Fez-se, então, necessário rever essa questão e, em 2013, é firmado o novo contrato de concessão, por meio do qual se passa a exigir o cumprimento de obrigações quanto à execução e quanto a prazos. Ressaltou que esse mesmo contrato previa a disponibilidade de financiamento público para a execução das obras.

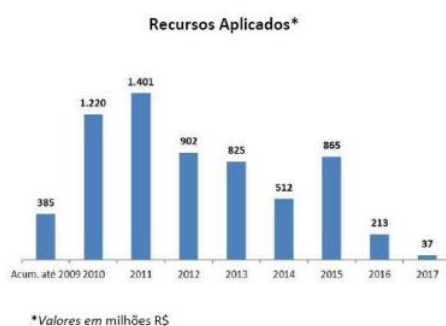
Em seguida, o palestrante apresentou o mapa dos trechos da ferrovia (“T” invertido), destacando os trechos concluídos, em execução e em fase de contratação.



Apresentou também dados relativos ao avanço físico-financeiro da obra, fornecidos pela concessionária, considerando o orçamento de R\$ 11,2 bilhões. Saliu que esse valor não era reconhecido pela ANTT, posto que a concessionária ainda não havia disponibilizado projetos para comprovar e justificar o montante.

Acompanhamento do empreendimento

- Avanço físico e financeiro



Ressaltou que a obra se encontra paralisada, em razão de ação cautelar imposta pelo TCU, impedindo o repasse de recursos pela União até que se regularizem as irregularidades apuradas pelo Tribunal.

Sem seguida, o Superintendente discorreu sobre a forma como a ANTT acompanha o contrato. Mencionou as inspeções de campo e o plano de fiscalização da Agência. Destacou, contudo, a carência de recursos humanos, justificando as dificuldades enfrentadas para melhor fiscalizar o contrato.

Por fim, passou às respostas aos questionamentos formulados pela Comissão, constantes do Requerimento nº 16, mostrados a seguir:

a) Legalidade do contrato de concessão, tendo em vista que a obra da Nova Transnordestina começou a partir da autorização para construção de um ramal, tornando-se uma nova concessão sem o devido processo licitatório:

Resposta: a ANTT entende não ser necessária uma nova licitação, pois a Transnordestina integra o objeto do contrato de concessão anterior.

b) Desvio de agenda já efetivado e eficácia das ações de recuperação do cronograma por parte do regulador:

Resposta: afirma que a malha foi cindida em dois contratos distintos. Pelo novo contrato, o que então era um direito da concessionária passou a ser obrigação. A solução encontrada para regularizar as pendências quanto ao cronograma foi a celebração de Termo de Ajustamento de Conduta (TAC). No entanto, ressaltou as dificuldades enfrentadas pela concessionária, tanto na obtenção de recursos públicos quanto na elaboração de projetos, o que estaria ocasionando atrasos na obra.

c) Análise de viabilidade técnica e econômica que embasou a entrada da VALEC no acordo de acionistas, bem como a participação do Conselho de Administração daquela estatal na avaliação de riscos, ponderação de possíveis resultados e aprovação do investimento:

Resposta: afirma que esse assunto não é competência a ANTT. Cabe à Agência apenas a fiscalização e acompanhamento do contrato. A questão do financiamento do empreendimento escapa de suas atribuições.

d) Legalidade e efetividade dos Termos de Ajustamento de Conduta entre a ANTT e a concessionária, em que as sanções

têm sido substituídas por medidas saneadoras que, a nosso ver, não têm sido capazes de mudar o andamento da obra:

Resposta: afirma que o TAC é procedimento também adotado por outras agências reguladoras, em conformidade com as incumbências previstas na Lei nº 8.987, de 1995, que disciplina as concessões. Afirma ainda que o TAC é pré-condição ao novo contrato.

e) Estrutura de governança do empreendimento no que diz respeito à assimetria de informação entre concessionária, acionistas, financiadores e regulador:

Resposta: o TCU realizou fiscalização operacional na ANTT para apurar a atuação na execução do contrato. Os órgãos vêm mantendo reuniões para tratar da questão e a Agência aguarda posições do Tribunal.

Encerra-se, assim, a apresentação do Superintendente da ANTT.

2) Sr. Fábio Luiz Lima de Freitas - Diretor de Concessões da Secretaria de Fomento para Ações de Transportes, representante do Ministério dos Transportes

O palestrante inicia a fala frisando que não se trata de um tema simples, tampouco a solução para a questão é simples e trivial.

Reitera o fato de que a concessionária detinha inicialmente o direito de receber a obra executada, em seguida passa a ser um direito de construir e, por fim, se torna um dever de realizar a obra.

Concorda que a ANTT não tem a responsabilidade para assinar o acordo de acionistas, que concerne apenas aos atores do financiamento. Sobre essa questão, salienta que os financiadores, por razões diversas,

sobretudo por deficiências de projeto e por falta de comprovação de execução por parte da concessionária, deixaram de disponibilizar recursos, o que forçou o atraso do cronograma das obras.

Destaca o impasse teórico acerca da liberação de recursos: a Transnordestina Logística S/A (TLSA) argumenta que primeiro deve receber o recurso, em seguida executa para então comprovar a aplicação dos recursos, enquanto que os bancos entendem que primeiro deve comprovar a aplicação para depois fazer o repasse. Isso impede o avanço do empreendimento, do qual decorrem todos os outros eventos de descumprimento e atrasos.

Informou acerca da realização de reuniões envolvendo o MTPAC, o MPOG, a ANTT, a Casa Civil, a Secretaria do PPI e a concessionária, para tratar dos problemas do empreendimento e possíveis soluções. Sinalizou a respeito da criação de um grupo de trabalho interministerial para discutir o tema, mas ponderou que as decisões tomadas deveriam ser submetidas à apreciação e aquiescência do TCU.

Finalizou ressaltando a importância do empreendimento para o desenvolvimento social e econômico da região Nordeste, bem como do montante de recursos que já foram aplicados. Por isso, o Ministério envida esforços para tentar solucionar a questão.

Consultoria Legislativa, em 10 de dezembro de 2018.

Frederico de Moura Carneiro
Consultor Legislativo