

# ATUAÇÃO DA CGU NA FERROVIA TRANSNORDESTINA

**Wagner Rosa da Silva**  
**Diretor de Auditoria da Área de Infraestrutura**

**02 de março 2016**

# SUMÁRIO

- 1) 2008 – Auditoria no DGFI/MI responsável pelo FINOR**
- 2) 2009 – Auditoria Anual de Contas de 2008 do DNIT**
- 3) 2010 – Fiscalização do Trecho Missão Velha – Salgueiro**
- 4) 2010 – Auditoria Integrada CGU/Sudene**
- 5) 2011 – Auditoria Anual de Contas de 2010 do DNIT**
- 6) 2012 – Auditoria Anual de Contas de 2011 do FDNE**
- 7) 2013 – Auditoria Anual de Contas de 2012 da SUDENE**
- 8) 2014 – Auditoria Anual de Contas de 2013 da SUDENE**
- 9) 2014 – Cisão da Malha Nordeste**
- 10) 2014/15 – Levantamento de informações sobre o contrato de concessão da Ferrovia “Nova Transnordestina”, celebrado em 22/01/2014, pela ANTT e TLSA.**

## **Auditoria no DGFI (FINOR)**

**À época da Auditoria pode ser verificado o que se segue:**

- 1) Ritmo lento na aprovação dos PERC's por parte da RFB e nas opções de investimentos por parte dos acionistas-optantes.**
- 2) Aprovação da terceira readequação técnica do projeto com restrições cadastrais das duas maiores acionistas da CFN, controladoras diretas da Transnordestina S/A.**
- 3) Alterações significativas no projeto, sem o correspondente ajuste no orçamento.**
- 4) Apresentação de certidão de regularidade para com Tributos Federais vencida pela CFN.**

**Fonte:**

**Relatório de Auditoria nº 199858, de 14 de abril de 2008.**

**Nota Técnica nº 2202/DIINT/DI/SFC/CGU-PR, de 24 de novembro de 2008.**

## Auditoria no DGFI (FINOR)

- 5) Ausência de detalhamento e de aporte mínimo de contrapartida de 25% da CFN de participação no empreendimento.

Em monitoramento realizado pela CGU foram observadas providências do DGFI para a regularização das fragilidades apontadas pela CGU.

**Fonte:**

**Relatório de Auditoria nº 199858, de 14 de abril de 2008.**

**Nota Técnica nº 2202/DIINT/DI/SFC/CGU-PR, de 24 de novembro de 2008.**

## **Fiscalização Missão Velha - Salgueiro**

**À época da fiscalização pode ser verificado o que se segue:**

- 1) Deficiência do projeto: a insuficiência do avanço de sondagens nos cortes onde foi encontrado rocha e a ausência de adequada análise de estabilidade para os taludes de corte provocaram um dimensionamento inadequado de sua inclinação que resultou em desmoronamentos e deslizamento de material.**
  
- 2) Fragilidades de controles internos:**
  - Órgãos gestores (SUDENE, BNB, MI, MT e ANTT) - Acompanhamento e fiscalização do projeto inadequados, com escopo e estrutura insuficientes para a certificação da aplicação dos recursos, em conformidade com a legislação, considerando-se o vulto de empreendimento.**

## **Fiscalização Missão Velha - Salgueiro**

- **Transnordestina Logística S.A. - controles inadequados para o adequado gerenciamento da obra, de forma que seja suficiente para prevenir, detectar e corrigir as desconformidades entre o conteúdo dos boletins de medição e a real execução da obra.**

### **3) Atraso no cronograma de obras:**

- **A necessidade de aumentar a inclinação dos taludes está exigindo novas desapropriações, além disso, nos segmentos em que houve desmoronamentos e deslizamento de terra, os trabalhos de infraestrutura foram paralisados.**

## **Fiscalização Missão Velha - Salgueiro**

- **Demora da contratação das Obras de Arte Especiais: para dar prosseguimento e ritmo para as obras de Superestrutura é necessário que as Obras de Arte Especial estejam concluídas.**

## **Auditoria Integrada (CGU/SUDENE)**

**À época da auditoria pode ser verificado:**

- 1) Existência de pontos críticos e fragilidades nos controles internos na SUDENE, no BNB e na empresa TLSA quanto à implantação do projeto da Ferrovia Transnordestina.**
- 2) Que a estrutura de pessoal da SUDENE possuía quantitativo insuficiente de servidores que possibilitasse realizar uma adequada avaliação dos projetos apresentados à Superintendência com recursos provenientes do FDNE.**
- 3) Que não constava o projeto executivo que atualmente é adotado pela TLSA tanto na SUDENE como no BNB. Isso reforçava a falha no acompanhamento do projeto, demonstrando que as duas instituições não demandavam tempestivamente as atualizações ocorridas na execução do empreendimento.**

## Auditoria Integrada (CGU/SUDENE)

- 4) **Fragilidades no modelo de fiscalização do projeto adotado pelo BNB (relatórios de acompanhamento das obras com poucos detalhes técnicos, sem descrição da metodologia adotada e de medições mais elaboradas).**
- 5) **Não havia alocação suficiente de técnicos para as vistorias. Havia relatos de engenheiro que percorreu um trecho de 550 km em dois dias a fim de fiscalizar a construção em todo o trajeto.**
- 6) **Criticidade na forma de contabilização realizada pela TLISA, devido à falta de separação das contas nos balancetes por fontes de financiamentos do projeto.**

Em monitoramento realizado pela CGU foram observadas providências pela SUDENE para a regularização das fragilidades apontadas pela CGU.

**Fonte: Nota Técnica nº 2056/DIINT/DI/SFC/CGU-PR, de 10 de setembro de 2010.**

**Nota Técnica nº 2541/DIINT/DI/SFC/CGU-PR, de 22 de novembro de 2012.**

## **Cisão da Malha Nordeste**

**Para solucionar os entraves do empreendimento, iniciou-se o processo de cisão da Malha Nordeste, com a consequente cisão da concessionária CFN em duas novas empresas:**

**A Transnordestina Logística S.A – TLSA e a Ferrovia Logística S.A – FTL (Resolução ANTT nº 4.042 de 22/02/2013).**

**Logo, novos contratos foram assinados pela ANTT junto a TLSA (22/01/2014) e a FTL estabelecendo direitos e obrigações relacionadas à divisão da Malha Nordeste.**

**A TLSA, da qual o Governo Federal é acionista, ficou responsável pela implantação e operação da malha da futura ferrovia Transnordestina (Nova Transnordestina).**

# Execução Orçamentária

## Recursos liberados por fonte – Previsto x Liberado

| Fontes                      | Orçamento Total (a)   |               | Recursos Liberados (b) |               | Saldo de Recursos (c) |               |
|-----------------------------|-----------------------|---------------|------------------------|---------------|-----------------------|---------------|
|                             | Valor (R\$)*          | %             | Valor*                 | %(b/a)        | Valor*                | %(c/a)        |
| Recursos Próprios           | 3.884.389.702         | 34,58         | 2.236.656.096          | 39,38         | 1.647.733.606         | 29,67         |
| CSN                         | 1.887.342.374         | 16,80         | 1.318.302.304          | 23,21         | 569.040.070           | 10,25         |
| CSN (capital próprio)       | 711.642.374           | 6,34          | 642.837.340            | 11,32         | 68.805.034            | 1,24          |
| CSN(financiamento BNDES)    | 1.175.700.000         | 10,47         | 675.464.964            | 11,89         | 500.235.036           | 9,01          |
| FINOR(*)                    | 1.143.000.000         | 10,18         | 353.753.792            | 6,23          | 789.246.208           | 14,21         |
| VALEC(*)                    | 854.047.328           | 7,60          | 564.600.000            | 9,94          | 289.447.328           | 5,21          |
| Recursos de Terceiros       | 4.281.400.000         | 38,11         | 3.443.710.329          | 60,62         | 837.689.671           | 15,09         |
| SUDENE/FDNE                 | 3.876.400.000         | 34,51         | 3.065.105.668          | 53,96         | 811.294.332           | 14,61         |
| BNDES                       | 225.000.000           | 2,00          | 225.204.661            | 3,96          | -204.661              | 0,00          |
| BNB/FNE                     | 180.000.000           | 1,60          | 153.400.000            | 2,70          | 26.600.000            | 0,48          |
| Outras Fontes               | 3.067.176.114         | 27,31         | 0                      | 0,00          | 3.067.176.114         | 55,24         |
| Contrato Uso Via Permanente | 3.067.176.114         | 27,31         | 0                      | 0,00          | 3.067.176.114         | 55,24         |
| <b>Total</b>                | <b>11.232.965.816</b> | <b>100,00</b> | <b>5.680.366.425</b>   | <b>100,00</b> | <b>5.552.599.391</b>  | <b>100,00</b> |

**Fonte:** \* conforme cláusulas 3.1.4 e 3.1.1 do acordo de investimento, na impossibilidade de aporte de recursos por parte da FINOR/FDNE caberá a VALEC substituí-las como fonte de recursos, inclusive quanto à atualização monetária.

## **Contrato Nova Transnordestina**

**À época do levantamento de informações pela CGU, verificou-se o que se segue:**

- 1) Previstos dispêndios totais de R\$ 11,23 bilhões, com limite imposto de financiamento público em R\$ 7,012 bilhões.**
- 2) Na impossibilidade de aporte de recursos por parte do FINOR/FDNE caberá a Valec substituí-las como fonte de recursos, inclusive quanto à atualização monetária.**
- 3) O ritmo de obra tem se demonstrado abaixo das expectativas necessárias para atendimento ao prazo estabelecido em contrato (jan/2017). Atraso na contratação de empresas para a implantação das obras.**

## **Contrato Nova Transnordestina**

- 4) Não restou demonstrada pela ANTT a realização de estudos prévios e análises que justificassem o interesse público e que comprovassem a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato firmado.**
- a) Autorizações para a concessionária construir a ferrovia foram expedidas pela ANTT sem a avaliação do CAPEX.**
- b) Ausência de análise dos orçamentos e dos projetos de engenharia pela ANTT, tornando impossível a validação dos custos de construção do empreendimento e aos valores positivados no contrato de concessão.**
- c) Ausência do estudo de previsão de demanda e de receita de transporte, impossibilitando avaliar e concluir acerca do prazo necessário para amortizar os investimentos realizados.**

## **Contrato Nova Transnordestina**

- 5) Sem os estudos indicados, não há como avaliar se o valor a ser financiado está adequado ao tamanho do empreendimento e à taxa de retorno do projeto.**

## Conclusões

Como conclusões do levantamento de informações realizado, podem ser destacadas as seguintes:

- a) verificou-se a ausência de estudos prévios e análises que justifiquem o interesse público e que comprovem a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro no contrato de concessão, proveniente da cisão da Malha Nordeste, para a construção e a exploração da Ferrovia Transnordestina.
- b) Sem uma avaliação do montante de investimentos a serem realizados em equipamentos e instalações, bem como de um estudo de previsão de demanda e receitas decorrentes da operação, não há como avaliar se valor a ser financiado pelo governo federal está adequado ao tamanho do empreendimento e à taxa de retorno do projeto.

## Conclusões

Como conclusões do levantamento de informações realizado, podem ser destacadas as seguintes:

- c) Como não há um fluxo de caixa pré-definido, a preocupação, portanto, é com o limite tarifário a ser definido pela ANTT com base nos dados da contabilidade da concessionária sobre os valores investidos.

## Conclusões

Diante dos fatos levantados, apesar de não programada para 2016, em decorrência de outras prioridades também de grande relevância, bem como da inexistência de capacidade operacional para a inclusão desse tema no planejamento da CGU neste momento, vislumbrou-se a necessidade de realização de ação de controle específica no intuito de verificar:

- a metodologia empregada pela ANTT para avaliação do orçamento das obras de construção da ferrovia e a quantificação do volume de investimentos necessário;
- a suficiência dos elementos contidos nos estudos para justificar os valores/índices inseridos no novo contrato de concessão; e
- o cumprimento das obrigações de prazo, valor e objeto pactuadas com a concessionária para construção da ferrovia.

# **CONTROLADORIA-GERAL DA UNIÃO**

Setor de Autarquia Sul, Quadra 1, Bloco A

Edifício Darcy Ribeiro

70070-905 – Brasília, DF

Tel: (61) 2020-7200

[sfcdi@cgu.gov.br](mailto:sfcdi@cgu.gov.br)