

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
Total	11.232.965.816	100,00	5.680.366.425	100,00	5.552.599.391	100,00

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