

**DIRETORIA LEGISLATIVA
CONSULTORIA LEGISLATIVA**

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

TIPO DE TRABALHO: INFORMAÇÃO TÉCNICA

ASSUNTO: Audiência pública realizada em 02/12/2015, com a participação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e do Ministério dos Transportes (MT) para tratar das obras da ferrovia Nova Transnordestina.

CONSULTOR: Rose Mirian Hofmann

DATA: 29/01/2016

Palestrante:

- 1) **Sr. Jean Mafra dos Reis**, Superintendente Substituto¹ – Gerente de Regulação e Outorga de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Carga (GEROF), representante da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT);
- 2) **Sr. Dino Antunes Dias Batista**, Secretário de Fomento para Ações de Transportes (SFAT), representando o Sr. Antonio Carlos Rodrigues, Ministro de Estado dos Transportes.

Tema: Debate sobre a construção da ferrovia Nova Transnordestina, os problemas enfrentados e as soluções propostas para o bom andamento da obra e discussão sobre os resultados de auditoria realizada na Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Data: 02/12/2015

Trata-se da segunda audiência pública realizada no âmbito da Comissão Externa criada para acompanhar a situação das obras da ferrovia Nova Transnordestina, bem como as providências que foram ou serão adotadas para regularizar sua execução, tendo em vista as irregularidades apuradas em auditoria realizada pelo Tribunal de Contas da União (TCU). Foram convidados representantes da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e do Ministério dos Transportes (MT).

Ao fazer a abertura da audiência, o Coordenador da Comissão, Deputado Raimundo Gomes de Matos, apresentou uma série de matérias jornalísticas relacionadas às obras da ferrovia Nova Transnordestina, que têm gerado instabilidade e expectativas para os investidores e para os governos locais em virtude da escassez de dados oficiais transparentes. Neste contexto é que foi instalada a Comissão Externa da Construção da Ferrovia Nova Transnordestina (CEXTRANS).

O Coordenador mencionou o caso da siderúrgica instalada no Ceará, cuja operação está prevista para iniciar em 2016 e que considerou em suas projeções o escoamento da sua produção integralmente

¹ Substituindo o Sr. Alexandre Porto Mendes de Souza, Superintendente de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas (SUFER).

pela ferrovia Nova Transnordestina. No contexto atual, a empresa se vê em situação vulnerável com o anúncio de que a ferrovia ficará pronta somente em 2018.

Registrou que o TCU já havia comparecido à Câmara dos Deputados, trazendo informações sobre auditoria realizada na ANTT, na qual se contactou a existência de processo para a caducidade do contrato de concessão, além de uma série de multas aplicadas, sem a devida efetividade.

Somado a isso, listou uma série de impactos gerados pela obra no interior do Ceará e que ainda não foram sanados, a exemplo de casas com rachaduras decorrentes de trechos dinamitados, bem como de alunos que precisam dar uma volta de 6 km para chegarem à escola, porque viram seu percurso interrompido pela ferrovia.

A partir dessa contextualização, deu-se início aos trabalhos com a apresentação do Sr. Jean Mafra dos Reis, Superintendente Substituto – Gerente de Regulação e Outorga de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Carga (GEROF) da ANTT. Foi registrada, ainda, a presença dos seguintes representantes da agência reguladora: Sr. André Luis Oliveira de Melo, Gerente de Projetos de Transporte Ferroviário de Cargas (GPFER) e Sra. Renata Batista Junqueira Nogueira, Superintendente de Governança Regulatória (SUREG).

A apresentação do Sr. Jean Mafra dos Reis foi estruturada em quatro etapas, quais sejam:

- Do contrato de concessão;
- Do acompanhamento regulatório;
- Da situação atual e
- Das providências adotadas.

DO CONTRATO DE CONCESSÃO

Inicialmente, o palestrante delimitou o objeto da fiscalização da ANTT a ser discutida na audiência, qual seja: a Malha II, administrada pela Concessionária Transnordestina Logística S.A. (TLSA) e representada na Figura 1.



Figura 1 – Delimitação da obra da Nova Transnordestina

A Malha II é fruto da cisão da antiga Malha Nordeste. Esta, concedida originalmente em 1996, foi dividida em Malha I (antiga) e Malha II (a ser construída), também denominada Nova Transnordestina.

De acordo com o contrato original, caberia à União a construção de novos trechos, o que não ocorreu, levando a concessionária a assumir esse papel, sem que tenham sido fixados prazos para tal.

No processo de cisão, a ANTT argumenta que essa obra deixou de ser um “direito” da concessionária e passou a ser uma “obrigação” de investimento, com prazos definidos para cada um dos trechos.

O contrato original, de 1996, permanece válido e se estende até o final em 2027, contemplando a operação e manutenção dos trechos anteriormente operados pela Rede Ferroviária Federal (RFFSA). Para a Nova Transnordestina foi firmado contrato com a TLSA, em 2014, cujo objeto está atualmente em construção.

Em relação ao novo contrato, trata-se de uma malha de 1.728 km de extensão, interligando Eliseu Martins (PI) aos portos de Suape (PE) e Pecém (CE), sendo subdividida nos seguintes trechos:

- Missão Velha – Salgueiro;

- Pecém – Missão Velha;
- Eliseu Martins – Trindade;
- Trindade – Salgueiro;
- Salgueiro – Suape.

O Anexo I do contrato da Malha II, apresentado em *slide* da apresentação da ANTT, traz as seguintes especificações do projeto:

- bitola larga e mista;
- rampas no sentido exportação 1,0%;
- rampas sentido importação: 1,5%;
- curvas com raio mínimo de 400 m;
- projetada para garantir serviços logísticos: alta qualidade x baixo custo.

A partir da Figura 2, o Sr. Jean Mafra dos Reis explicou que o acompanhamento das obras pela ANTT se dá com base no cronograma estabelecido em contrato. Por meio dele, é possível identificar os compromissos e prazos assumidos por segmento.

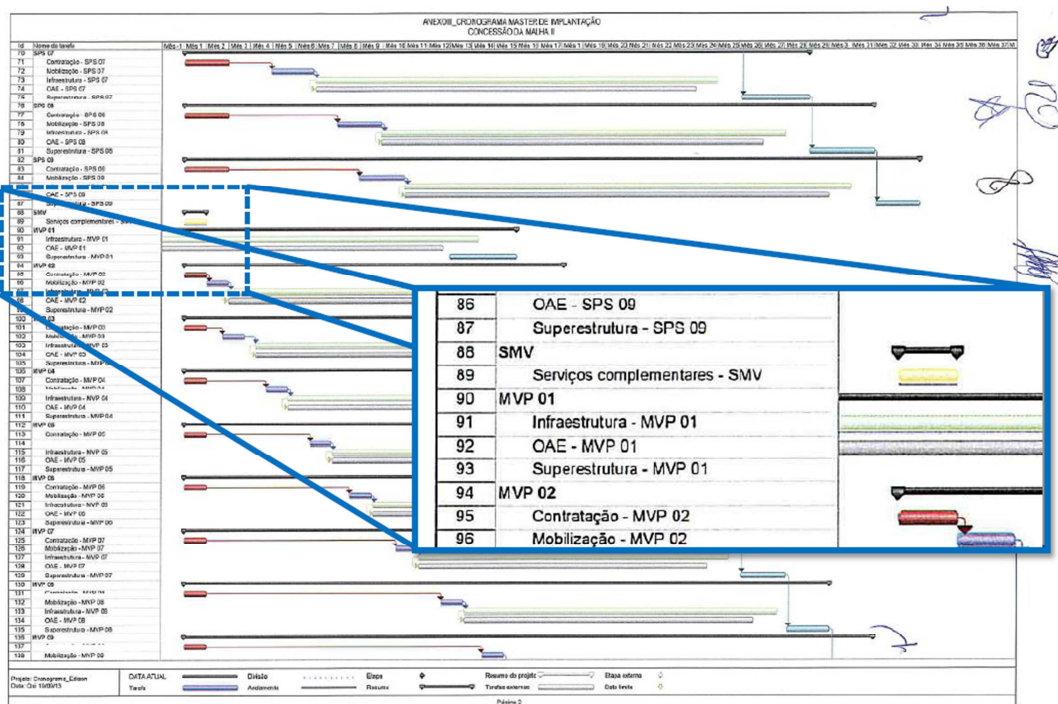


Figura 2 – Detalhamento do cronograma da Nova Transnordestina

Quando há descumprimento em relação a esses prazos, assinalou a existência de mecanismos contratuais para a aplicação de penalidades, que vão desde advertência até multa.

Na sequência, apresentou os atos autorizativos relacionados ao projeto, emitidos pela ANTT de 2006 até 2009, conforme consta no Quadro 1, a seguir.

Quadro 1 – Atos autorizativos emitidos pela ANTT

ATO	EMENTA
Resolução nº 1.400, de 12 de abril de 2006.	Aprova o Projeto Final de Engenharia do trecho ferroviário <u>Salgueiro (PE) – Missão Velha (CE)</u> , elaborado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).
Resolução nº 2.870, de 2 de setembro de 2008.	Autoriza o projeto elaborado sob a contratação da Transnordestina Logística S.A., relativo ao segmento ferroviário <u>Salgueiro (PE) – Porto de Suape (PE)</u> e concede autorização para o início das obras.
Resolução nº 2.872, de 2 de setembro de 2008.	Autoriza os projetos elaborados sob a contratação do DNIT, relativos aos segmentos ferroviários Salgueiro – Riacho Santa Rosa e Parnamirim – Araripina e concede autorização para o início das obras do trecho <u>Salgueiro (PE) – Parnamirim – Trindade (PE)</u> .
Resolução nº 2.895, de 26 de setembro de 2008.	Autoriza o projeto elaborado sob a contratação da Transnordestina Logística S.A., relativo ao trecho ferroviário <u>Eliseu Martins (PI) – Trindade (PE)</u> e concede autorização para o início das obras.
Resolução nº 3.069, de 12 de março de 2009.	Autoriza o projeto elaborado sob a contratação da Transnordestina Logística S.A., relativo ao segmento ferroviário <u>Missão Velha (CE) – Porto de Pecém (CE)</u> , o início das obras e altera o Anexo da Resolução nº 1.212, de 25 de novembro de 2005.
Fonte: ANTT, 2014.	

DO ACOMPANHAMENTO REGULATÓRIO

Ao concluir a apresentação dos aspectos mais gerais do contrato e dos instrumentos estabelecidos para acompanhamento da obra, passou a falar sobre o acompanhamento regulatório, em que se pode contar com os seguintes instrumentos:

- Auditoria do Relatório de Monitoramento mensal (produzido pela TLSA seg. padrão definido pela ANTT);
- Inspeção de campo:
 - conferência amostral;
 - confiabilidade do relatório de monitoramento;
 - compatibilidade com a autorização;
 - aderência ao cronograma;
 - implementação do programa da qualidade e
 - obrigações contratuais.

Explicou que a ANTT possui uma equipe técnica formada por quatro servidores que recebe da concessionária os relatórios mensais de acompanhamento da obra e confere em campo, de forma amostral, se as informações são fidedignas, como ilustra a Figura 3. A aferição é trimestral.

Relatório de Monitoramento de **todo** o empreendimento



Figura 3 – Auditoria realizada pela ANTT nos relatórios da concessionária, de forma amostral

Se houver divergências, a ANTT notifica a concessionária para que apresente esclarecimentos ou adote providências.

DA SITUAÇÃO ATUAL

O palestrante passou a traçar um panorama, em linhas gerais, de como se encontra a obra. Segundo ele, há uma divisão em cinco lotes: o primeiro construído foi Missão Velha – Salgueiro; o segundo foi Eliseu Martins – Trindade; depois Salgueiro – Trindade; Salgueiro – Suape e, por último, Missão Velha – Pecém.

O desenho esquemático da Figura 4 mostra a situação aferida em outubro de 2015, baseada nas informações que a ANTT recebeu nos relatórios de monitoramento da concessionária.

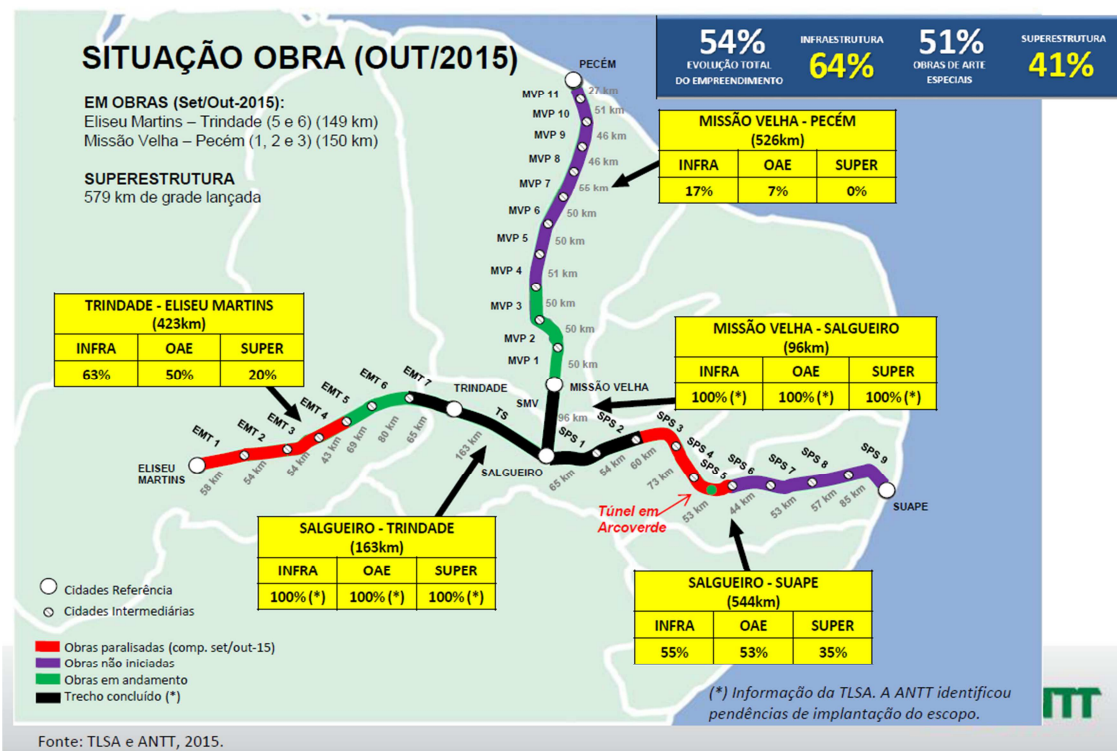


Figura 4 – Mapa esquemático de execução

Em linhas gerais, pode-se dizer que, na visão da concessionária, há 54% de evolução do total do empreendimento, sendo que 64% são de infraestrutura, 51% são obras de arte especiais já concluídas e 41% são de superestrutura. É possível individualizar essa análise trecho a trecho, lote a lote.

O que aparece marcado em preto é aquilo que, na visão da concessionária, já está praticamente concluído, que são os trechos EMT7 – Salgueiro, Salgueiro – SPS2 e Salgueiro – Missão Velha.

O asterisco inserido nesses trechos serve para indicar que ainda falta algum elemento quando se compara o produto entregue com o efetivamente pactuado. São pequenos elementos que, na visão da agência reguladora, ainda não foram satisfatoriamente atendidos.

Em vermelho aparecem os trechos paralisados e em verde o que está em andamento atualmente. Nessa última condição estão os

trechos EMT5 – EMT7 e Missão Velha – MVP4, aproximadamente. Em roxo, por sua vez, são indicados os trechos que ainda não tiveram as obras iniciadas.

Esse é o retrato da execução da obra, portanto, segundo informações da concessionária. Além da execução física, a ANTT também acompanha o número de equipes em campo, conforme Quadro 2 a seguir:

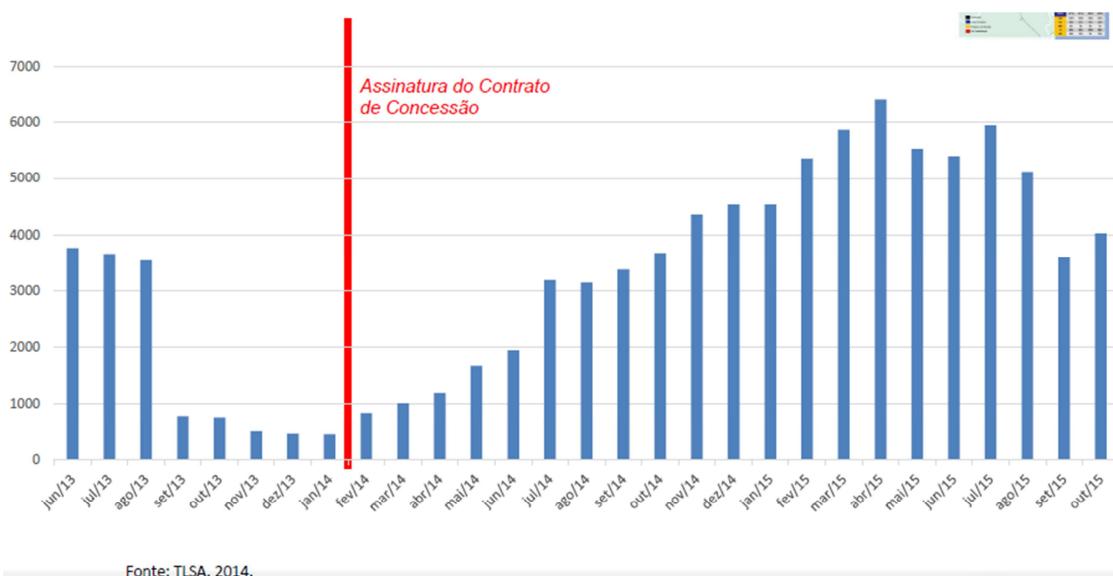
Quadro 2 – Distribuição de mão de obra e equipamentos

LOTES	EMT 01-06	MVP 01-03	SPS 05	SUPERESTRUTURA	INFRAESTRUTURA	TOTAL
MÃO DE OBRA	998	2.109	17	510	394	4.028
EQUIPAMENTOS	461	1.020	0	251	0	1.732

Fonte: TLSA, nov/2015.

Os dados plotados no Gráfico 1 buscam demonstrar a situação das obras em etapa anterior à cisão do contrato em Malha I e Malha II. A partir do momento em que foi assinado o contrato, em janeiro de 2014, percebe-se uma retomada da mobilização da mão de obra e alocação de equipamentos.

Gráfico 1 – Mão de obra e equipamentos pesados - Redução recente na mobilização



Após a aferição amostral dos dados enviados pela concessionária, foi apresentado o Quadro 3, que reflete os sistemáticos atrasos detectados pela ANTT.

Quadro 3 – Atrasos sistemáticos da obra

TRECHO	DEFASAGEM OUTUBRO/15				
	IMISSÃO/POSSE	INFRA	OAE	SUPER	TOTAL
TOTAL	8%	26%	39%	23%	32%
SMV	0%	0%	0%	0%	0%
TS	1%	0%	0%	0%	0%
EMT	8%	19%	35%	18%	26%
EMT 01	8%	-12%	19%	0%	10%
EMT 02	6%	23%	46%	0%	31%
EMT 03	5%	54%	64%	0%	50%
EMT 04	5%	50%	58%	0%	42%
EMT 05	17%	47%	92%	67%	60%
EMT 06	6%	1%	6%	73%	21%
EMT 07	2%	0%	0%	0%	0%
SPS	1%	34%	38%	15%	33%
SPS 01	1%	0%	0%	0%	0%
SPS 02	1%	0%	0%	0%	0%
SPS 03	0%	1%	0%	4%	2%
SPS 04	0%	41%	9%	100%	52%
SPS 05	0%	72%	60%	50%	66%
SPS 06	0%	94%	100%	0%	74%
SPS 07	0%	83%	88%	0%	68%
SPS 08	100%	67%	71%	0%	59%
SPS 09	100%	55%	58%	0%	53%
MVP	15%	61%	70%	32%	61%
MVP 01	1%	19%	60%	100%	47%
MVP 02	2%	52%	82%	100%	70%
MVP 03	1%	76%	97%	100%	86%
MVP 04	9%	100%	100%	50%	88%
MVP 05	0%	100%	100%	0%	75%
MVP 06	0%	96%	96%	0%	73%
MVP 07	0%	82%	81%	0%	66%
MVP 08	18%	68%	65%	0%	58%
MVP 09	42%	54%	50%	0%	51%
MVP 10	86%	39%	35%	0%	43%
MVP 11	13%	18%	19%	0%	34%

ADIANTEADO

- ATRASADO

+ ATRASADO

* Marcos contratuais já descumpridos

A cor verde indica o único trecho adiantado em seu cronograma. A laranja mostra trechos com atraso, com possibilidade de recuperação, enquanto a vermelha aponta os trechos mais preocupantes, com risco de extrapolação do prazo contratual.

O Sr. Jean explicou que uma das preocupações da ANTT é verificar se o avanço físico relatado realmente se constata na prática. Isso porque o número apresentado pela concessionária no relatório de monitoramento por vezes difere do número que a Agência aferi em campo.

No momento atual, relatou que há divergências entre os números apresentados pela concessionária e aqueles aferidos pela ANTT. Diante disso, foram emitidas notificações à concessionária para que apresente as justificativas cabíveis ou faça as devidas correções.

Na sequência, falou sobre como se dá a verificação em campo, quando é possível identificar:

- problemas de cálculo dos percentuais de execução física;
- informações incompletas ou não apresentadas no relatório de monitoramento;
- informações conflitantes.

As figuras numeradas de 5 a 13 mostram o registro fotográfico de irregularidades constatadas em campo, enquadradas como obras incompletas, falhas de projeto e construtivas:



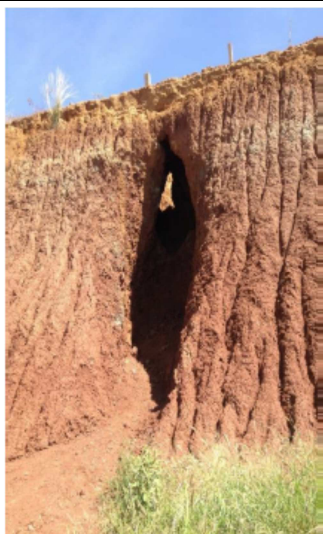


Figura 9 – Processo erosivo

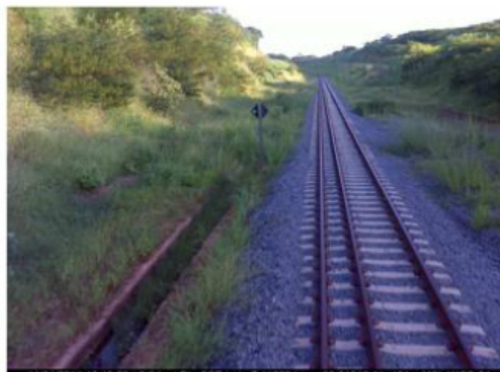


Figura 10 – Drenagem obstruída (foto de abril de 2014)



Figura 11 – Falha do projeto de drenagem (foto de junho de 2015)



Figura 12 – Falha do projeto de drenagem, corte em talude com solo exposto



Figura 13 – Detalhamento da escada hidráulica da foto anterior, ineficaz para o direcionamento do fluxo de águas pluviais

Segundo o palestrante, a concessionária tem adotado soluções paliativas para as falhas encontradas. Os exemplos evidenciaram a deterioração da ferrovia recém-construída, tanto por problemas de projeto quanto pela falta de uma manutenção periódica, prevista somente para a fase de operação.

DAS PROVIDÊNCIAS ADOTADAS

Seguindo com a apresentação, listou as penalidades aplicadas, com as respectivas causas, conforme compilação do Quadro 4:

Quadro 4 – Penalidades aplicadas

Notificação de Infração	Assunto
007/2015/GPFER/SUFER, 23/02/2015	Não envio de informações.
019/2015/GPFER/SUFER, 13/07/2015	Descumprimento de prazo contratual.
020/2015/GPFER/SUFER, 13/07/2015	Descumprimento de prazo contratual.
021/2015/GPFER/SUFER, 30/07/2015	Descumprimento de prazo contratual.
024/2015/GPFER/SUFER, 03/11/2015	Descumprimento de prazo contratual.
025/2015/GPFER/SUFER, 03/11/2015	Descumprimento de prazo contratual.
026/2015/GPFER/SUFER, 11/11/2015	Geração de danos ambientais.
027/2015/GPFER/SUFER, 11/11/2015	Não envio de informações.
028/2015/GPFER/SUFER, 11/11/2015	Manutenção inadequada.
029/2015/GPFER/SUFER, 11/11/2015	Conservação inadequada.
030/2015/GPFER/SUFER, 11/11/2015	Não envio de informações.
031/2015/GPFER/SUFER, 11/11/2015	Condições inadequadas de segurança operacional.
033/2015/GPFER/SUFER, 23/11/2015	Descumprimento de prazo contratual.

Mencionou ainda a realização de agendas positivas (reuniões mensais) com o empreendedor, todas registradas em atas, a fim de deixar clara a responsabilidade da concessionária em sanar os problemas e os prazos assinalados para tal.

Findada a palestra do Sr. Jean Mafra dos Reis, o relator (Deputado Augusto Coutinho) fez uso da palavra para questionar qual seria a tese usada para justificar a viabilidade da celebração de novo contrato, bem como da renovação da concessão, com uma empresa que não vinha cumprindo suas obrigações pactuadas no contrato original.

Em resposta, o representante da ANTT explicou que o antigo contrato com a CFN previa a obrigação da União de fazer a obra da Transnordestina. Grande parte da viabilidade da Malha Nordeste decorreria dessa obra ser feita, motivo pelo qual ela estava prevista contratualmente. Na medida em que a União não executou o projeto, como estava previsto no contrato, a concessionária à época assumiu a obra.

O Sr. Jean destacou que isso era um “direito que estava no contrato original, que é o direito de fazer a obra”. Como era um direito dela, não havia, naquele momento, um prazo para a conclusão. Todo contrato firmado naquela época (1996), segundo ele, tinha esse modelo, baseado em metas de produção e metas de redução de acidentes, sem obrigação de execução de obras.

Quando a CFN então assumiu o projeto, ela estaria exercendo um direito, e assim foi sendo conduzido desde 2006, quando começaram de fato as obras. Antes disso houve um protocolo de intenções, de 2005, em que se estruturou financeiramente o empreendimento.

À medida que o tempo passa e ela tem as autorizações para fazer a obra, viu-se que aquela estrutura financeira não era suficiente para garantir sua conclusão. Em 2013, então, diante de um cenário de atrasos, o Ministério dos Transportes propôs, para um melhor acompanhamento do empreendimento, uma separação do que se referia à obra e da manutenção e operação da Malha Nordeste. Eram duas questões que estavam no mesmo contrato. Nesse contexto, optou-se pela cisão.

Para que isso fosse possível, o que antes era interpretado como mero direito passou a ser obrigação contratual, com fixação de prazos. O representante da ANTT destacou a clareza na demonstração dos investimentos como uma das vantagens desse modelo, facilitando a fiscalização.

O Deputado Augusto Coutinho, relator, ponderou que a produção apresentada hoje pela empresa privada se assemelha aos valores movimentados pela RFFSA na década de 90.

O representante da ANTT mencionou, então, estudo publicado pelo Banco Nacional do Desenvolvimento (BNDES), no qual consta que a Malha Nordeste, sem complementação de trechos, teria dificuldades de escoamento. Reitera, nesta linha, que justamente por isso a obra foi prevista como um direito no contrato, diferentemente de outros contratos celebrados à época, que não faziam menção a obras.

Relata que, inegavelmente, a obra passou por momentos ruins, a exemplo da ruptura ocorrida no trecho entre Propriá e Cabo, em decorrência de chuvas na região, o que prejudicou a movimentação de cargas e comprometeu o atingimento de metas.

O relator então questionou se houve, na malha original, desativação e desmonte de alguns trechos. O Sr. Jean confirmou a existência de solicitações nesse sentido, submetidas à análise da ANTT, a exemplo de um trecho entre Salgueiro e Suape, coincidente com o traçado da nova malha. A retirada dos materiais foi autorizada, a partir da anuência do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

O relator então abordou a questão dos sucessivos descumprimentos de obrigações contratuais, que teriam ensejado a aplicação de inúmeras sanções, as quais foram repactuadas para possibilitar a renovação do contrato. Diante disso, questiona a veracidade da informação e a base legal para sustentar tal procedimento.

O representante da ANTT explicou que, quando a empresa solicitou a cisão da malha, em 2013, ela também assinou um Termo de Ajuste de Conduta (TAC) com a agência reguladora, com base na Resolução nº 442 da ANTT, bem como no inciso III do art. 38 da Lei nº 8.987, de 1995². O ato teve o condão de promover a correção de falhas constatadas pela agência reguladora, antes de partir para o processo de caducidade. O TAC foi o mecanismo adotado para buscar sanar essas irregularidades e incluiu não só o parcelamento de multas, como também a própria recuperação de trechos da Malha Nordeste em seu traçado original. O Termo foi firmado no mesmo contexto de outros documentos, como o contrato da Malha II e o aditivo ao contrato da Malha I.

O Deputado Augusto Coutinho fez então um apontamento sobre o relatório do TCU, segundo o qual esse TAC teria desrespeitado as normas da própria ANTT. O Sr. Jean disse já ter apresentado esclarecimentos àquele Tribunal, registrando que ainda se trata de mero relatório preliminar (ainda não convertido em Acórdão).

² Acredita-se que, na verdade, o palestrante teve a intenção de mencionar o § 3º do art. 38, que assim dispõe:

Art. 38. A inexecução total ou parcial do contrato acarretará, a critério do poder concedente, a declaração de caducidade da concessão ou a aplicação das sanções contratuais, respeitadas as disposições deste artigo, do art. 27, e as normas convencionadas entre as partes.

[...]

§ 3º Não será instaurado processo administrativo de inadimplência antes de comunicados à concessionária, detalhadamente, os descumprimentos contratuais referidos no § 1º deste artigo, dando-lhe um prazo para corrigir as falhas e transgressões apontadas e para o enquadramento, nos termos contratuais.

Dando sequência ao debate, o Deputado Raimundo Gomes de Matos mencionou uma Portaria Interministerial, de 4 de janeiro de 2010³, pela qual foi criado um grupo executivo para acompanhamento das obras em questão, questionando o *status* de seus trabalhos.

Na sequência, antes de passar a presidência dos trabalhos ao Deputado Augusto Coutinho, registrou a presença do nobre Deputado Júlio Cesar, coordenador da bancada do nordeste, a quem passou a palavra.

O Deputado Júlio César deu início à sua participação tratando do valor da obra, inicialmente orçado em R\$ 4,5 bilhões e que, segundo informações recentes, apontam para um valor aproximado de R\$ 7,5 bilhões. Desses, pouco mais de 10% seriam de capital próprio, enquanto o restante estaria baseado em empréstimos, além da emissão de debêntures.

Questionou qual teria sido o encargo aplicado no financiamento obtido com o BNDES, tendo em vista que esse Banco tem contribuído para o desajuste fiscal do governo. Explicou que o governo faz aportes sem ter dinheiro em caixa, captando no mercado à taxa Selic e repassando ao setor privado pela metade do encargo, sendo possível perceber que algumas empresas tiveram excesso de privilégios.

Neste contexto, solicita informação sobre os encargos aplicados aos financiamentos dos diferentes entes envolvidos. Também pediu dados oficiais atualizados sobre a projeção dos investimentos.

O Sr. Jean Mafra dos Reis explicou que esse acompanhamento de recursos não é uma atribuição da Agência. Em suas palavras “ela não tem o papel de falar como é que está o aporte de recursos na obra, quanto que já foi liberado”. Segundo ele, a ANTT “monitora a obra do ponto de vista da sua evolução física”. Indicou que os próprios financiadores poderiam tratar do assunto com mais propriedade.

Neste ensejo, passou-se a palavra ao Sr. Dino Antunes Dias Batista, Secretário de Fomento para Ações de Transportes (SFAT), representando o Sr. Antonio Carlos Rodrigues, Ministro de Estado dos Transportes. Segundo ele, esse debate remete à questão anteriormente

³ Portaria Interministerial nº 4, de 31 de dezembro de 2009, publicada no Diário Oficial da União de 4 de janeiro de 2010, Seção 1, p. 35. Foi assinada pelos Ministros de Estado dos Transportes, da Integração Nacional, da Fazenda Interino e do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior.

colocada pelo Deputado Raimundo Gomes de Matos, relativa ao Grupo de Trabalho instituído pela Portaria Interministerial, em 2010.

Retomou a tese de que a obra que inicialmente era um direito passou a ser uma obrigação da concessionária. Enquanto direito, diversos problemas foram enfrentados em sua execução. Daí a criação do grupo de trabalho com o intuito de coordenar as ações e disseminar as informações entre os diferentes entes que dele participavam, dentre eles os entes financiadores. Um deles é o BNDES, financiador tanto da obra diretamente quanto da própria CSN.

A partir do momento em que houve a cisão da malha, o Sr. Dino explicou que atrelado a essa cisão contratual, houve também a criação do acordo de acionistas e do acordo de investimentos, nos quais as parcelas e as entidades públicas que participam da configuração financeira foram equacionadas.

Prosseguiu afirmando que esse tipo de parceria com a iniciativa privada é fundamental, é o que funciona em termos de execução de obras e operação de infraestruturas. Segundo ele, o fato é que as concessões precisam ser bem construídas e se percebe que alguns contratos antigos, de 1995 e 1996, precisaram passar por um processo de amadurecimento e aprendizagem, tendo em vista que em sua origem foram celebrados em outro contexto econômico, balizados por um objetivo específico de desestatização da malha ferroviária federal, que não era propriamente desenvolver a logística nacional.

Naquele cenário, entende que os contratos não foram os mais adequados para a realização de obras. A partir do momento em que se fez a adequação desse contrato específico, colocando a obra como obrigação, a ANTT passou a ter competência natural para fiscalizar a obra, por força da Lei nº 10233, de 2001 (lei de criação da Agência).

Essa nova configuração, que se seguiu após a cisão, esclareceu os papéis e responsabilidades, esvaziando os objetivos do grupo de trabalho outrora criado pela Portaria Interministerial.

Sr. Dino finaliza sua fala dizendo não possuir, naquele momento, as regras pactuadas com cada financiador para responder ao questionamento do Deputado, mas que poderia providenciá-las.

O Deputado Júlio Cesar mostrou-se pasmo diante da afirmação de que a ANTT fiscaliza a obra, o contrato de concessão, e não tem conhecimento dos altos financiamentos, com concessão de subsídios e dinheiro público. Deu ênfase à emissão de debêntures e ao financiamento do BNDES.

Ressaltou que o dinheiro não é do BNDES, é do Tesouro, e é captado à taxa Selic, que hoje é de 14,25%, o que certamente não estaria sendo repassado ao financiamento da obra. Essa diferença, então, foi paga pelo Tesouro.

Mencionou ainda outras fontes de recurso como o Fundo de Investimento do Nordeste (Finor), Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste (FNE), Fundo de Desenvolvimento do Nordeste (FDNE), Orçamento Geral da União (OGU) e DNIT. Solicitou, então, informações complementares, bem como questionou ao Sr. Dino a diferença entre financiamento do empreendimento e financiamento ao acionista.

O Sr. Dino citou como exemplo o BNDES, que teria destinado R\$ 200 milhões ao financiamento do empreendimento, além de um empréstimo para o acionista, que passa de um bilhão de reais. Quando o empréstimo é feito ao acionista, entende-se que esse valor se trata de capital próprio, e a CSN, com seus ativos, dá garantias de pagamento ao BNDES.

Complementando, disse que esse um bilhão de reais emprestado à CSN pelo BNDES poderia ter sido emprestado a qualquer outro. Ele não é um capital financiado especificamente para o empreendimento, é considerado capital próprio do acionista, que a CSN vai ter que pagar ao BNDES e independentemente da obra.

Diante disso, o Deputado Júlio César prontamente questionou, então, qual teria sido o encargo aplicado nesse empréstimo. O representante do MT ficou de providenciar essa resposta juntamente com os demais dados solicitados.

Dando sequência à audiência, o Deputado Raimundo Gomes de Matos registrou que, em visitas aos trechos, tem recebido reclamações acerca das indenizações e danos sofridos pelos moradores em decorrência das obras. Destacou a necessidade de maior proximidade do

empreendedor com os governos estaduais e municipais, com o objetivo de conferir maior transparência e diminuir a instabilidade gerada.

Aproveitou para questionar sobre a informação de que haveria uma incompatibilidade entre a bitola da ferrovia em construção e os vagões adquiridos. O Sr. Jean afirmou desconhecer esse descompasso, informando que a TLSA praticamente não tem frota hoje para fazer a operação da nova malha, sendo necessárias novas aquisições. O que ela tem hoje é uma frota para operação do trecho existente e, até onde é de conhecimento da ANTT, ela ainda vai adquirir novos vagões.

Para finalizar, o Deputado Augusto Coutinho relatou problemas gerados pela paralisação de um trecho da obra após o distrato com a construtora, advertindo sobre a necessidade de fiscalização constante e providências tempestivas.

Corroborando com a preocupação do nobre colega, o Deputado Raimundo Gomes de Matos agradeceu a presença de todos e encerrou a audiência, cujo principal encaminhamento se refere às informações complementares que deverão ser apresentadas pelo MT e ANTT a esta Comissão.

Consultoria Legislativa, em 29 de janeiro de 2016.

ROSE MIRIAN HOFMANN
Consultora Legislativa