

**DIRETORIA LEGISLATIVA  
CONSULTORIA LEGISLATIVA**

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

**TIPO DE TRABALHO:** INFORMAÇÃO TÉCNICA

**ASSUNTO:** Audiência pública realizada em 17/02/2016, com a participação do Banco Nacional do Desenvolvimento (BNDES) e do Banco do Nordeste (BNB) para tratar das obras da ferrovia Nova Transnordestina.

**CONSULTOR:** ROSE MIRIAN HOFMANN

**DATA:** 08/03/2016

**Palestrante:**

Sr. Cleverson Aroeira da Silva – Chefe de Departamento de Transportes e Logística (DELOG), representando o Banco Nacional do Desenvolvimento (BNDES);

Sr. Zerbini Guerra de Medeiros – Superintendente de Administração e Recuperação de Crédito, representando o presidente do Banco do Nordeste (BNB).

**Tema:** Debate sobre a construção da ferrovia Nova Transnordestina, com foco na participação do Banco Nacional do Desenvolvimento (BNDES) e do Banco do Nordeste (BNB) no financiamento da obra.

**Data:** 17/02/2016

O Deputado Raimundo Gomes de Matos, Coordenador da Comissão Externa da Construção da ferrovia Nova Transnordestina (CEXTRANS), deu início à audiência convidando para compor a mesa o Sr. Cleverson Aroeira da Silva – Chefe de Departamento de Transportes e Logística (DELOG), representando o Banco Nacional do Desenvolvimento (BNDES) e o Sr. Zerbini Guerra de Medeiros – Superintendente de Administração e Recuperação de Crédito, representando o presidente do Banco do Nordeste (BNB).

Nas discussões iniciais, o nobre Deputado Gonzaga Patriota elogiou os trabalhos da Comissão e traçou um breve histórico pessoal e profissional em que esteve envolvido com o setor ferroviário. Como ex-funcionário da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), tendo trabalhado lá por onze anos, afirmou nunca ter se conformado em ver a extinção das ferrovias no Brasil. Desde 1982 como Deputado, sempre atuou em defesa desse modal e, em 1988, apresentou o Projeto de Lei nº 1.125, posteriormente convertido na Lei nº 9.060/1995, que incluiu a Transnordestina no Plano Nacional de Viação. Reafirmou, com esse relato, o seu comprometimento com o tema em debate.

Em seguida, foi proferida a primeira palestra pelo Sr. Zerbini Guerra de Medeiros, representando o presidente do BNB. O expositor contextualizou a obra da Transnordestina, lembrando tratar-se de um projeto iniciado por volta de 2008, cuja implantação foi iniciada no ano de 2009. Mostrou que boa parte do projeto tem como fonte de recurso o Fundo de Desenvolvimento do Nordeste (FDNE), administrado pela Superintendência do

Desenvolvimento do Nordeste (Sudene). Segundo ele, “o BNB funciona como um prestador de serviços para a Sudene”.

Além do FDNE, apresentou outras fontes de recurso que compõem o projeto, compiladas no quadro a seguir:

<b>Quadro 1 – Fontes de recursos do projeto</b>	
<b>Fontes de Financiamento</b>	
FDNE/SUDENE	51,40%
FNE/BNB	2,39%
BNDES	2,98%
<b>Recursos Próprios</b>	
FINOR	15,15%
CSN/BNDES	15,09%
CSN/EQUITY	9,94%
VALEC	3,05%
Fonte: BNB, 2016 <sup>1</sup> .	

Tendo em vista que pelo menos 50% dos recursos contratados por intermédio do BNB e da Sudene são oriundos do FDNE, o Sr. Zerbini trouxe à apresentação alguns excertos do Decreto nº 6.952, de 2 de setembro de 2009, que o regulamenta, a fim de demonstrar como os recursos são administrados.

De acordo com o Decreto, em seu art. 7º, compete à SUDENE, por meio do seu Conselho Deliberativo:

- I - aprovar o regulamento do FDNE, observadas as competências e prioridades para aplicação dos recursos atribuídas na Lei Complementar nº 125, de 3 de janeiro de 2007, na Medida Provisória nº 2.156-5, de 2001, e neste Decreto;*
- II - estabelecer anualmente, em consonância com o Plano Regional de Desenvolvimento, as prioridades para as aplicações dos recursos, no exercício seguinte, observadas as diretrizes e orientações gerais estabelecidas pelo Ministério da Integração Nacional, no financiamento aos empreendimentos de grande relevância para a economia regional;*

<sup>1</sup> Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-temporarias/externas/55a-legislatura/construcao-da-ferrovia-nova-transnordestina/documentos/audiencias-publicas/zerbini-guerra-de-medeiros-representante-do-banco-nacional-do-nordeste>.

*III - supervisionar o cumprimento das prioridades referidas no inciso II;*

*IV - dispor sobre os critérios adotados no estabelecimento de contrapartida dos Estados e Municípios nos investimentos; e*

*V - definir os critérios de aplicação dos recursos.*

Explicou que a Sudene é a gestora do Fundo e, por isso, tudo passa por ela em relação ao FDNE. Nos termos do Decreto:

*Art. 8º Compete aos demais órgãos da SUDENE:*

*I - aprovar e analisar cartas-consulta, projetos de investimento, celebrar contratos com o agente operador e realizar os demais atos de gestão relativos ao FDNE;*

*II - autorizar o agente operador a celebrar contrato com as empresas titulares de projetos aprovados e seus acionistas controladores, respeitados os limites orçamentários e financeiros do FDNE, as condicionantes definidas no parecer de análise do projeto e as demais regras definidas neste Regulamento e nos seus atos complementares;*

*III - aprovar as liberações de recursos, nos termos deste Regulamento e de seus atos complementares;*

*IV - autorizar o agente operador a efetivar as liberações de recursos, mediante a adoção prévia das cautelas definidas no parecer de análise do projeto quanto às garantias da operação, obedecidas as regras deste Regulamento e dos seus atos complementares;*

*V - auditar a aplicação dos recursos do FDNE;*

*VI - autorizar o agente operador a realizar a alienação de títulos mobiliários do FDNE, mediante celebração de contrato;*

.....  
*IX - apurar a liquidez e a certeza dos créditos inerentes às atividades do FDNE, inscrevendo-os em dívida ativa, para fins de cobrança amigável ou judicial;*

*X - representar ao Ministério Público Federal, quando forem identificados desvios de recursos do FDNE;*  
.....

*XI - expedir normas, ouvido o agente operador, para apresentação de informações sobre a análise de viabilidade econômica e financeira e de risco do projeto e dos tomadores de recursos, obedecidas as regras deste Regulamento e dos seus atos complementares;*

*XII - fazer o cálculo e o lançamento da provisão para perdas prováveis decorrentes de riscos de crédito nas operações contratadas;*

*XIII - aplicar multas previstas contratualmente, observados o direito de defesa e o contraditório;*

.....  
*XV - formular propostas de diretrizes e prioridades para aplicação dos recursos do FDNE, em consonância com o Plano Regional de Desenvolvimento do Nordeste e as orientações do Ministério da Integração Nacional;*

.....  
*XXIII - propor limite de remuneração e condições de assunção dos riscos do agente operador, em cada projeto de investimento do FDNE; e*

.....  
Explicou que o agente operador, então, só atua após a aprovação da carta-consulta pela Sudene. Havendo aceitação, o projeto é remetido ao agente operador, que analisará sua viabilidade técnica e econômico-financeira. Constatada a viabilidade, a Sudene autoriza a contratação do projeto, assim como foi feito com a Transnordestina.

Asseverou que o agente operador faz o acompanhamento do projeto ao longo da implantação, com fiscalizações abrangendo os aspectos físicos, financeiros, contábeis e econômicos. A partir disso, o agente operador reporta à Sudene se aquele é o momento adequado para fazer novos desembolsos do financiamento, pois é ela que os autoriza.

Mencionou que outra competência da Sudene consiste em apurar a liquidez dos títulos, porque esses recursos do FDNE são debêntures, formalizadas para que haja desembolso dos recursos.

Em seguida, falou sobre o papel do BNB como agente operador do FDNE, nos termos do regulamento que assim dispõe:

*Art. 10. O FDNE terá como agente operador o Banco do Nordeste do Brasil S.A. - BNB, ao qual compete:*

*I - fiscalizar e atestar as informações apresentadas pelo proponente e, mediante proposta da SUDENE, aquelas constantes no parecer de análise do projeto;*

*II - decidir, em cada projeto encaminhado pela SUDENE, se há interesse em atuar como agente operador e assumir o risco de crédito em cada operação, nos termos do art. 12;*

*III - fiscalizar e atestar a regularidade física, financeira, econômica e contábil das empresas e dos projetos, durante a implantação e execução destes;*

*IV - propor a liberação de recursos financeiros para os projetos que estejam contemplados no Mapa de Previsão de Desembolso Financeiro - MDF do FDNE, de acordo com o cronograma físico-financeiro e os desembolsos previstos nos projetos aprovados, desde que estejam em situação de regularidade e haja solicitação do interessado;*

*V - celebrar contrato com a empresa titular do projeto e seus acionistas controladores nos termos deste Regulamento;*

*VI - adotar as providências para operacionalizar a subscrição dos títulos mobiliários junto aos projetos aprovados previamente às liberações de recursos;*

*VII - adotar as providências para o gravame e demais cautelas necessárias às garantias definidas no parecer de análise do projeto, a serem exigidas da empresa titular do projeto e dos acionistas controladores na subscrição dos títulos mobiliários, previamente à liberação de recursos, observado o disposto no inciso VI deste artigo e no inciso III do art. 8º;*

*VIII - acompanhar as variações das garantias e a manutenção dos respectivos seguros definidos no parecer de análise e exigir complementações das garantias pela empresa titular do projeto e seus acionistas controladores, quando fato superveniente depreciar o seu valor econômico;*

*IX - custodiar os títulos mobiliários do FDNE e promover a sua alienação, mediante celebração de contrato com a SUDENE;*

*X - registrar na central de risco do Banco Central do Brasil as operações realizadas pelo FDNE.*

Ao explicar o papel fiscalizatório do BNB, informou que a Transnordestina entrega periodicamente ao banco as informações contábeis e financeiras, bem como medições da execução física da obra. A partir disso, o BNB designa sua equipe de contadores, técnicos e engenheiros para inspeção do projeto.

Ressaltou que o projeto da Nova Transnordestina é acompanhado muito de perto, porque não é só um único órgão que atua na fiscalização, em virtude da existência de diversas fontes de recurso.

No caso do FDNE, há o acompanhamento pelo BNB, além de auditorias feitas pela Sudene. Os recursos do BNDES, por sua vez, são por ele fiscalizados. Além desses, mencionou também o grupo interministerial formado com o propósito específico de monitorar o desenvolvimento da obra.

Seguiu explicando que é papel do agente operador propor a liberação de recursos, enquanto à Sudene, diante dos relatórios apresentados pelo BNB, cabe autorizar ou não a liberação de novos recursos.

Também cabe ao operador adotar as providências para o gravame e demais cautelas necessárias às garantias definidas no parecer de análise do projeto. Afirmou que o contrato da Nova Transnordestina tem uma série de garantias previstas, como fianças bancárias, hipotecas, alienações fiduciárias, penhor de títulos, contas reservas e uma série de garantias que são previstas para o projeto. O BNB acompanha a variação dessas garantias, para verificar se ao longo dos anos é necessária alguma suplementação.

Demonstrou, portanto, que toda a atuação do BNB atende ao disposto no Decreto nº 6.952, de 2 de setembro de 2009.

Passou a traçar um panorama atual da obra, informando que no Estado do Piauí está um dos trechos mais adiantados, seguido por Pernambuco e por último o Ceará.

Em relação ao orçamento, fez referência ao primeiro ajuste, realizado em 2014, quando houve uma suplementação de recursos. O que antes totalizava pouco mais de R\$ 5 bilhões foi aditivado para alcançar R\$ 7,5 bilhões. Relatou que o BNB fez a análise desta suplementação de recursos

e entendeu pertinente, considerando já terem se passado cinco anos do início do primeiro estudo do projeto, período este com incidência de inflação.

Antes da liberação de recursos por parte do BNB, da ordem de R\$ 800 milhões, foi emitido um relatório do BNB com o resultado do acompanhamento constante realizado pelo Banco, no qual se concluiu pela pertinência da liberação de recursos, porque a obra vinha avançando.

Disse que atualmente já se fala em uma nova suplementação orçamentária, ainda sem a devida validação pelos órgãos públicos, tampouco pelo BNB ou pelo BNDES, mas que tem sido pleiteada pela empresa.

Ponderou que uma obra com esse porte porvezes tem um pequeno déficit em relação ao previsto, menos de 10%, mas merecia a liberação de novos recursos. Ressaltou que, como o FDNE corresponde a 50% do projeto, na próxima fiscalização, que provavelmente ocorrerá nesse primeiro semestre de 2016, para cada um real liberado pelo fundo a empresa deve aplicar dois reais. Dessa forma, como foram liberados R\$ 800 milhões, a empresa deverá aportar R\$ 1,6 bilhões.

Com essas informações concluiu sua apresentação e se colocou à disposição para esclarecimentos.

A palavra foi concedida ao Deputado Gonzaga Patriota, que registrou sua preocupação em relação às garantias, já esclarecidas pelo representante do BNB. Questionou, em seguida, quais foram os encargos aplicados no financiamento contratado com o BNB. Demonstrou, ainda, preocupação com as informações trazidas pelo TCU sobre as irregularidades constatadas na obra e os descumprimentos contratuais, bem como sobre o sucessivo aumento do valor da obra, pedindo uma manifestação do BNB sobre o assunto.

O Deputado Raimundo Gomes de Matos reforçou as palavras do nobre colega, apontando a existência de mais de dez relatórios do TCU com a indicação de irregularidades, além de Termos de Ajustamento de Conduta (TAC) descumpridos. Questionou, nessa linha, o que leva as instituições financeiras a continuarem liberando recursos nesse cenário. Perguntou, ainda, sobre as contrapartidas dos estados, considerando relatos de falta de pagamento de indenizações, obras acessórias não concluídas e que tem

prejudicado os moradores da região, bem como danos causados pela obra e que não foram reparados, como é o caso de rachaduras em moradias após o uso de dinamite em certos trechos.

Por último, chamou atenção para o fato de o aditivo mencionado pelo Sr. Zerbini ser referente aos últimos cinco anos, período este em que as metas não foram cumpridas. Mais alarmante ainda o fato de já se cogitar nova suplementação.

Respondendo inicialmente ao Deputado Gonzaga Patriota, o representante do BNB disponibilizou-se a trazer posteriormente a informação sobre os encargos aplicados, tendo em vista as diversas fontes de recurso aportadas no projeto e as taxas distintas aplicadas na fase de implantação e pós-implantação do empreendimento.

A respeito das garantias, o Sr. Zerbini reafirmou que há uma composição bem ampla delas para assegurar o projeto, em que, segundo ele “a própria ferrovia é uma das garantias”, assim como penhor de títulos, fiança bancária (em um percentual menor), fundos de liquidez e outros.

Outro ponto comentado foi a implantação do projeto. Respondendo ao questionamento do Deputado Raimundo Gomes de Matos, registrou que o acompanhamento feito pelo BNB é físico, financeiro e contábil. Reconheceu que por vezes a evolução da obra não caminhou no tempo em que precisava. No final de 2013 e início de 2014 a obra avançou de forma muito lenta e depois foi retomada numa velocidade bem maior.

Em relação aos TACs, alegou que o BNB não tinha conhecimento destes até o dia anterior à audiência pública quando houve uma reunião no MPOG. Na ocasião foi mencionada a celebração de TACs entre a concessionária e a ANTT, em que realmente houve descumprimento.

Esclareceu, assim, que o teor das fiscalizações feitas pelo BNB se restringe ao regulamento do FDNE e ao próprio contrato celebrado com a concessionária. No último desembolso que o banco fez, baseado em sua última fiscalização, havia alguns pequenos desvios que, no entendimento do BNB e da Sudene, poderiam ser superados. Essa conclusão resultou na liberação dos recursos, que o banco aguarda a totalidade da aplicação. Esclareceu que a parte liberada pelo banco, da ordem de R\$ 800 milhões, já teria sido aplicada, mas

existe a obrigação contratual de se aplicar “o dobro” como contrapartida em recursos próprios.

Disse que, segundo a empresa, ela está em vias de concluir essa aplicação e, tão logo seja acionado pela Sudene, o BNB realizará nova fiscalização para verificar essa informação.

Especificamente quanto ao relatório do TCU, afirmou que o Banco do Nordeste não tomou conhecimento de seu conteúdo e das irregularidades apontadas e não acompanha seu adimplemento.

Diante dos esclarecimentos apresentados, o Deputado Raimundo Gomes de Matos fez uma reflexão sobre a semelhança desse projeto com o da Transposição do Rio São Francisco. Em ambos, impera a falta de integração entre os diferentes entes responsáveis pelo acompanhamento e fiscalização, bem como falta integração entre projetos associados e interdependentes.

A palavra foi passada então ao representante do BNDES, Cleverson Aroeira da Silva, Chefe do Departamento de Transportes e Logística (DELOG), para sua exposição. Após uma breve introdução sobre a atuação do BNDES em obras de infraestrutura e sobre o panorama do setor ferroviário no Brasil, passou a tratar do histórico e das perspectivas da Transnordestina.

Em sua explanação, ressaltou que no mundo inteiro o investimento em ferrovias é desafiador e a história mostra que ferrovias requerem investimento público em virtude do alto capital inicial requerido. A recuperação desse investimento, por sua vez, exige um grande volume de cargas ou um tempo muito longo, o que por vezes não é viável para o privado. Por esse motivo, a maioria das ferrovias no mundo, mesmo as operadas por entes privados, tiveram recursos públicos em sua origem.

Nas palavras do representante do BNDES, atualmente a Nova Transnordestina “é a única expansão ferroviária privada feita por uma concessionária no Brasil, com construção de trecho novo”. Segundo ele, a última aconteceu na malha da antiga América Latina Logística – ALL (hoje Rumo ALL), em que se estendeu a Malha Norte até Rondonópolis. Tratava-se de um trecho pequeno e com características muito especiais, o prolongamento se deu até o ponto de maior produção de grãos do mundo. Assim, a viabilidade desse trecho

ferroviário, afirmou, é inquestionável e a demanda já está lá, o que justifica esse investimento do ponto de vista privado.

Ponderou que, em investimentos como o da Transnordestina, quando se tem um retorno de longuíssimo prazo, fazer esse investimento por meio de um concessionário privado é praticamente inviável.

Falando especificamente sobre a Malha Nordeste (malha antiga), descreveu-a como bastante recortada, por características históricas, com um traçado pouco eficiente, com muitas curvas e que não permite o desenvolvimento de alta velocidade, indicando a grande necessidade de investimentos.

Trouxe os seguintes marcos históricos para contextualização:

- 1997: Leilão da Malha Ferroviária Nordeste (valor: R\$ 15,8 milhões), extensão de 4.238 km composta pelas ferrovias das SR-1 (Recife), SR-11 (Fortaleza) e SR-12 (São Luís);
- 1998: Início de exploração do transporte de cargas com a criação da Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN);
- 2002: Estudos para novo traçado Transnordestina;
- 2006: Início de implantação da Ferrovia Transnordestina;
- 2008: CFN torna-se Transnordestina Logística S.A.

O valor que se pagou à época no leilão foi, na opinião do Sr. Cleverson, meramente simbólico, considerando o alto investimento requerido pela malha. A composição acionária do consórcio que venceu, em 1998, era formada por 40% da Taquari, 20% da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), 20% da CVRD e 20% do Bradesco. Posteriormente, a CSN assumiu toda a participação acionária privada da Transnordestina e mais recentemente houve a cisão da malha.

Trata-se da “cisão desproporcional da TLSA”, dando origem a duas novas empresas (Resolução ANTT nº 4.042 de 22/02/2013):

- A nova empresa constituída Ferrovia Transnordestina Logística (FTL), cujos acionistas são a CSN e a Taquari, ficou responsável pela operação dos trechos atualmente existentes.

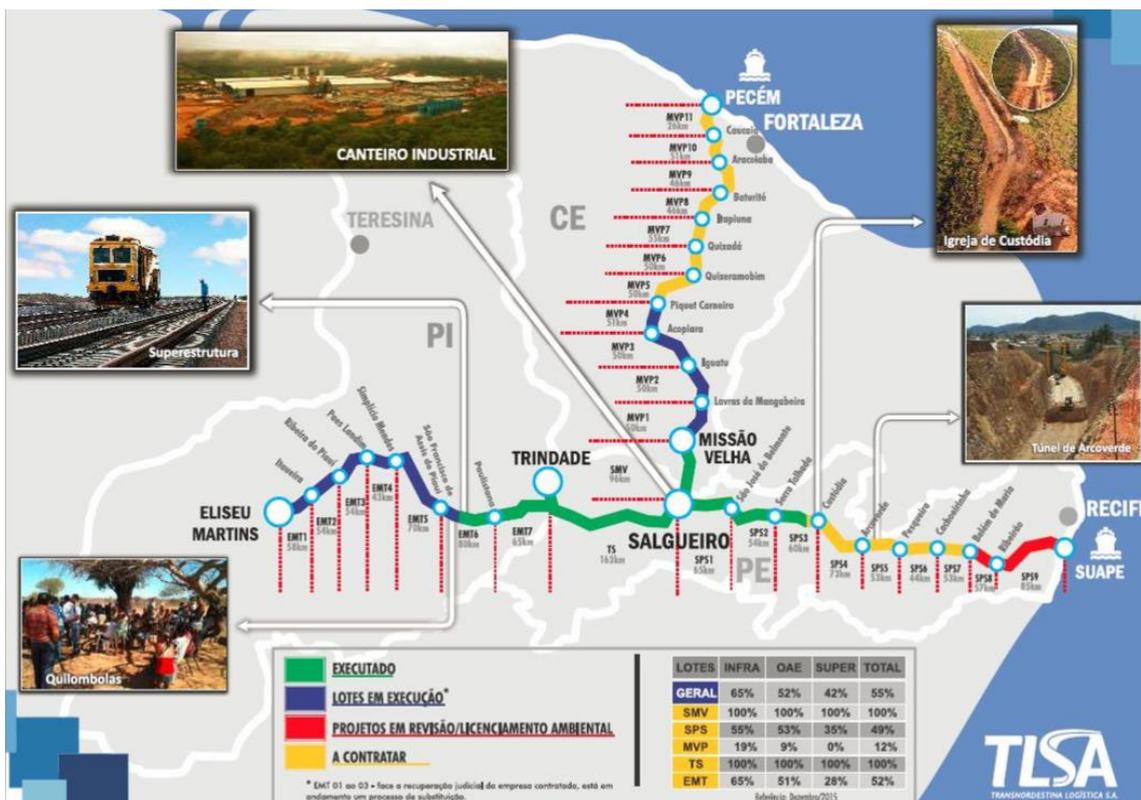
- A atual Transnordestina Logística S.A. (TLSA), da qual o Governo Federal é acionista, ficou responsável pela implantação e operação da malha da futura ferrovia Transnordestina.

A malha da Nova Transnordestina compreende 1.753 km, assim subdivididos:

- Missão Velha – Salgueiro: 96 km;
- Missão Velha – Pecém: 526 km;
- Salgueiro – Suape: 544 km;
- Salgueiro – Trindade: 163 km e
- Trindade – Eliseu Martins: 423 km.

Apontou como potenciais produtos para transporte: grãos (MA-PI-BA), frutas (Vale do São Francisco), gesso (Araripina - PE) e minério de ferro, a serem captados pela nova malha com capacidade prevista de até 30 milhões de toneladas/ano. Há perspectiva de interligação com a ferrovia Norte-Sul, em Estreito (MA), para escoamento da produção de grãos do Centro/Oeste pelos portos nordestinos.

Para apresentar a situação atual das obras da ferrovia Nova Transnordestina tomou como base a Figura 1, na qual os segmentos em verde mostram os trechos concluídos, os azuis os trechos em execução, os amarelos os trechos com obras a serem contratadas e os em vermelho ainda dependendo de algumas discussões de caráter ambiental e de traçado para revisão do projeto.



**Figura 1 – Situação das obras da Nova Transnordestina em dez/2015 (BNDES)**

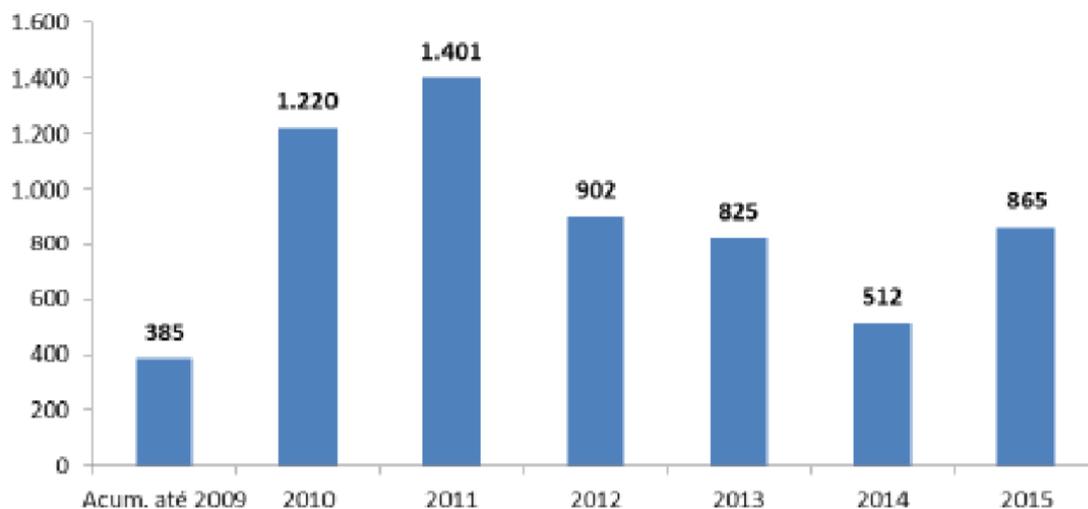
Com esse cenário, registrou um total de aproximadamente 50% de avanço físico, compatível com o avanço financeiro. Neste ponto, fez uma ressalva para falar sobre o orçamento total inserido na apresentação. Explicou que os números trazidos ao debate foram informados ao BNDES pela concessionária e, então, não se trata dos dados oficiais com os quais o governo trabalha, mas sim dados divulgados pela concessionária “com base em uma estimativa mais realista” do que ela entende que vai ser o custo total da obra, atualmente estimado em R\$ 11,2 bilhões.

Desse total, informou que já foi aplicado praticamente metade e o grau de execução física é compatível. O *status* da obra foi assim descrito:

- 65% Infraestrutura;
- 52% Obras de arte especiais e
- 42% Superestrutura.

Chamou atenção para o gráfico de recursos aplicados por ano, abaixo reproduzido:

## Recursos Aplicados



BNDES, 2016<sup>2</sup>.

Em 2011, foram R\$ 1,4 bilhões aplicados, denotando um pico histórico de investimentos. Já em 2015, com uma retomada, foram quase R\$ 900 milhões.

Para exemplificar fatores imprevisíveis que podem prejudicar o andamento das obras, citou problemas com desapropriações, cruzamento de trechos urbanos, interceptação de solo mole, áreas de preservação ou ocupações de quilombolas.

Encerrou sua apresentação com os números do Quadro 2, no qual são detalhadas as fontes de onde se espera que saiam os recursos para conclusão da obra, já se baseando na projeção mais realista de R\$ 11,2 bilhões. Segundo ele, a maior parte dos valores faz parte de um acordo de investimentos celebrado com os investidores e inclusive com a ANTT.

<sup>2</sup> Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-temporarias/externas/55a-legislatura/construcao-da-ferrovia-nova-transnordestina/documentos/audiencias-publicas/cleverson-aroieira-da-silva-chefe-de-departamento-de-transportes-e-logistica-do-bndes>.

## Quadro 2 – Situação dos recursos da Nova Transnordestina

RECURSOS TRANSNORDESTINA		Previstos x Liberados				Mês-base: dez/15	
FONTES	ORÇAMENTO TOTAL		RECURSOS LIBERADOS		SALDO DE RECURSOS		
	VALOR	%	VALOR	%	VALOR	%	
RECURSOS PRÓPRIOS	3.884.389.702	34,58%	2.667.261.240	43,46%	1.217.128.462	23,89%	
CSN	1.887.342.374	16,80%	1.318.302.304	21,48%	569.040.070	11,17%	
CSN EQUITY	711.642.374	6,34%	642.837.340	10,47%	68.805.034	1,35%	
<b>BNDES PARA CSN</b>	<b>1.175.700.000</b>	<b>10,47%</b>	<b>675.464.964</b>	<b>11,01%</b>	500.235.036	9,82%	
FINOR (*)	1.143.000.000	10,18%	364.358.936	5,94%	778.641.064	15,28%	
VALEC (*)	854.047.328	7,60%	984.600.000	16,04%	-130.552.672	-2,56%	
RECURSOS DE TERCEIROS	4.281.400.000	38,11%	3.470.310.329	56,54%	811.089.671	15,92%	
SUDENE/FDNE	3.876.400.000	34,51%	3.065.105.668	49,94%	811.294.332	15,92%	
<b>BNDES</b>	<b>225.000.000</b>	<b>2,00%</b>	<b>225.204.661</b>	<b>3,67%</b>	-204.661	0,00%	
BNB/FNE	180.000.000	1,60%	180.000.000	2,93%	0	0,00%	
OUTRAS FONTES	3.067.176.114	27,31%	0	0,00%	3.067.176.114	60,20%	
CONTRATO USO VP	3.067.176.114	27,31%	0	0,00%	3.067.176.114	60,20%	
<b>TOTAL</b>	<b>11.232.965.816</b>		<b>6.137.571.569</b>		<b>5.095.394.247</b>		

Fonte: BNDES, 2016<sup>3</sup>.

Chamou atenção para os grifos em vermelho, que indicam a participação do BNDES. Lembrou que a Transnordestina é uma concessão privada e não uma obra pública, motivo pelo qual se requer o aporte de recursos por um controlador, no caso a CSN, uma empresa privada listada na bolsa de valores.

Em amarelo, então, indicou R\$ 1,8 bilhões de investimentos previstos para serem aportados pela CSN. Além desses, há aproximadamente R\$ 3 bilhões que se espera que a própria Transnordestina gere no futuro. Isso se concretiza por meio de um contrato chamado de “adiantamento de venda de capacidade” em que é possível monetizar essa capacidade futura e transformar isso em recursos hoje para fazer frente aos investimentos.

Explicou que o investimento partindo de uma empresa dessa natureza gera expectativa de retorno por seus acionistas e possui, obviamente, riscos associados. A partir disso, ressaltou que o maior interessado em concluir logo a obra é a própria concessionária, para ter retorno de seus investimentos.

Reforçou, para finalizar, que essa é uma estimativa mais atualizada apresentada pela empresa, e ela reflete o custo estimado para conclusão a partir de um relatório de dezembro de 2015.

<sup>3</sup> Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-temporarias/externas/55a-legislatura/construcao-da-ferrovia-nova-transnordestina/documentos/audiencias-publicas/cleverson-aroira-da-silva-chefe-de-departamento-de-transportes-e-logistica-do-bndes>.

Já se antecipando a uma possível pergunta, informou que o BNDES não tem conhecimentos sobre a auditoria realizada pelo TCU.

Deu-se sequência à audiência com uma sequência de indagações, iniciada pelo Deputado Raimundo Gomes de Matos que questionou sobre as taxas de juros e os subsídios aplicados. O parlamentar falou sobre a falta de transparência e das sequenciais alterações de prazo e orçamento, denotando planejamento deficiente. Indagou qual teria sido o embasamento para certificar a viabilidade de um projeto desse que, com tantas incertezas, tem recebido farto financiamento público. O rigor adotado em outros empréstimos, segundo o Deputado, não se observa nesse caso. Pediu também aos entes financiadores que detalhassem e traçassem um horizonte do que se considera retorno em “longo prazo”.

O parlamentar considerou inadmissível o fato de se projetar uma ferrovia de grande porte cortando cidades e núcleos urbanos, o que posteriormente acarreta uma série de aditivos contratuais e, no seu entendimento, não pode ser considerado como fato imprevisível.

Registrou, ainda, que solicitará aos bancos todos os relatórios de fiscalização, já que, no que se refere às irregularidades do TCU, ambos financiadores afirmaram não ter conhecimento.

Em seguida, passou a palavra ao Deputado Heráclito Fortes, que informou ter destinado R\$ 1 bilhão para a Transnordestina em 2016 no Plano Plurianual (PPA), confiando em sua execução em virtude do orçamento impositivo. Fez, ainda, uma ampla fundamentação sobre a importância da obra para o desenvolvimento regional do Nordeste e questionou aos palestrantes se há algum conflito de interesse entre a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) e a Transnordestina.

A palavra foi concedida, na sequência, ao Deputado Júlio César, que chamou a atenção para a necessidade de dar ao Nordeste a importância que lhe é devida, o que deve se refletir no aporte de recursos para o desenvolvimento daquela região. Fez um apanhado histórico sobre o tratamento dado a cada região do Brasil em relação aos incentivos destinados e recursos constitucionais aportados em cada uma, mostrando um desprestígio recente do Nordeste em detrimento das demais. Ressaltou a urgência necessária à conclusão das obras da transposição do São Francisco e da Nova Transnordestina.

O Deputado Danilo Forte ressaltou a importância de manter a obra em andamento no atual contexto econômico, tanto para a manutenção dos empregos gerados, como também para o cenário futuro da infraestrutura no País, sem olvidar da importância de verificar com rigor a correta aplicação dos recursos na Nova Transnordestina. Destacou ainda a importância de reforçar as reivindicações das causas nordestinas no Congresso Nacional.

A partir de um questionamento do Deputado Raimundo Gomes de Matos sobre a siderúrgica em implantação no Ceará, o Deputado Danilo Forte, que a visitou recentemente, informou que 85% das obras já estão concluídas e já foi aceso o alto-forno para início da produção no mês de maio. Os gargalos de infraestrutura, a exemplo da interligação ferroviária para escoamento de produção, são bastante preocupantes.

A audiência contou também com a fala do Deputado Evair de Melo, da Frente Parlamentar da Agricultura, que além de exaltar a importância das ferrovias no Brasil, fez uma observação específica sobre a Nova Transnordestina. Alertou que entre os lotes SPS 3 e SPS 5, no trecho Salgueiro-Suape, há um lote que segundo o BNDES está concluído e de acordo com a ANTTT está paralisado. Enquanto a ANTT aponta paralisação nos lotes SPS 3, SPS 4 e SPS 5, consta nos dados do BNDES que o lote SPS 3 já foi concluído.

Um quadro comparativo foi elaborado para demonstrar as informações diferentes.

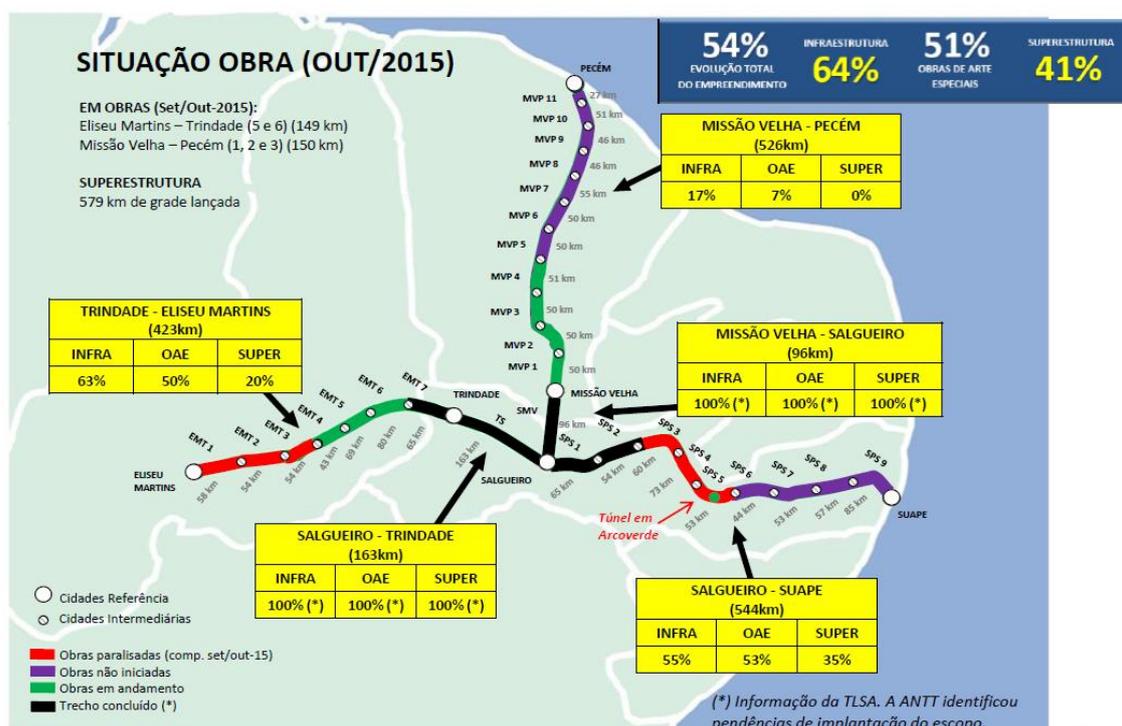
**Quadro 3 – Comparativo do status da obra da Nova Transnordestina segundo diferentes fontes de informação**

<b>LOTE</b>	<b>OUT/2015 ANTT</b>	<b>DEZ/2015 BNDES</b>
EMT 1	OBRA PARALISADA	LOTES EM EXECUÇÃO
EMT 2	OBRA PARALISADA	LOTES EM EXECUÇÃO
EMT 3	OBRA PARALISADA	LOTES EM EXECUÇÃO
EMT 4	OBRA EM ANDAMENTO	LOTES EM EXECUÇÃO
EMT 5	OBRA EM ANDAMENTO	LOTES EM EXECUÇÃO
EMT 6	OBRA EM ANDAMENTO	PARTE DO LOTE FOI EXECUTADO E OUTRA PARTE ESTÁ EM EXECUÇÃO
EMT 7	TRECHO CONCLUÍDO	EXECUTADO
TS	TRECHO CONCLUÍDO	EXECUTADO
SPS 1	TRECHO CONCLUÍDO	EXECUTADO
SPS 2	TRECHO CONCLUÍDO	EXECUTADO
SPS 3	OBRA PARALISADA	EXECUTADO
SPS 4	OBRA PARALISADA	A CONTRATAR
SPS 5	OBRA PARALISADA	A CONTRATAR
SPS 6	OBRA NÃO INICIADA	A CONTRATAR
SPS 7	OBRA NÃO INICIADA	A CONTRATAR
SPS 8	OBRA NÃO INICIADA	PROJETOS EM REVISÃO/LICENCIAMENTO AMBIENTAL
SPS 9	OBRA NÃO INICIADA	PROJETOS EM REVISÃO/LICENCIAMENTO AMBIENTAL

SMV	TRECHO CONCLUÍDO	EXECUTADO
MVP 1	OBRA EM ANDAMENTO	LOTES EM EXECUÇÃO
MVP 2	OBRA EM ANDAMENTO	LOTES EM EXECUÇÃO
MVP 3	OBRA EM ANDAMENTO	LOTES EM EXECUÇÃO
MVP 4	OBRA EM ANDAMENTO	LOTES EM EXECUÇÃO
MVP 5	OBRA NÃO INICIADA	A CONTRATAR
MVP 6	OBRA NÃO INICIADA	A CONTRATAR
MVP 7	OBRA NÃO INICIADA	A CONTRATAR
MVP 8	OBRA NÃO INICIADA	A CONTRATAR
MVP 9	OBRA NÃO INICIADA	A CONTRATAR
MVP 10	OBRA NÃO INICIADA	A CONTRATAR
MVP 11	OBRA NÃO INICIADA	A CONTRATAR

Fontes: ANTT, 2015<sup>4</sup> e BNDES, 2016<sup>5</sup>.

O comparativo tomou como referência a figura 2, trazida pela ANTT à Câmara em 02/12/2015.



**Figura 2 – Situação das obras da Nova Transnordestina em out/2015 (ANTT)<sup>6</sup>**

<sup>4</sup> Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-temporarias/externas/55a-legislatura/construcao-da-ferrofia-nova-transnordestina/documentos/audiencias-publicas/JeanMafradosReisGerentedeRegulaoeOutorgadeInfraestruTLSACD02dez152.pdf>.

<sup>5</sup> Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-temporarias/externas/55a-legislatura/construcao-da-ferrofia-nova-transnordestina/documentos/audiencias-publicas/cleverson-aroieira-da-silva-chefe-de-departamento-de-transportes-e-logistica-do-bndes>.

<sup>6</sup> Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-temporarias/externas/55a-legislatura/construcao-da-ferrovia-nova-transnordestina/documentos/audiencias-publicas/JeanMafradosReisGerentedeRegulacaoeOutorgadeInfraestruTLSACD02dez152.pdf>

O Deputado JHC, dando prosseguimento, mencionou parte da malha da Transnordestina no estado de Alagoas afetada por uma enchente em 2010, local onde haveria aporte de recursos do BNDES para recuperação. Perguntou sobre a situação atual do trecho afetado e sobre os responsáveis pela execução. Perguntou ainda sobre a perspectiva de trecho interligando Suape e o Porto de Maceió.

Com a palavra, o Sr. Zerbini agradeceu a oportunidade de debater assunto tão relevante com os presentes e colocou-se à disposição para voltar em outro momento juntamente com a Sudene para novo diálogo, tendo em vista as competências bastante intrincadas de ambas.

O Sr. Cleverson, em seguida, passou a responder os questionamentos, iniciando com a pergunta do Deputado Heráclito Fortes sobre eventual conflito de interesse entre a CVRD e a Transnordestina. Explicou que a CVRD fez parte da primeira configuração da Transnordestina após a desestatização e logo em seguida saiu do projeto. Atualmente a empresa não tem nenhuma relação com a Transnordestina e, em seu entendimento não há e nem haveria razões para que houvesse conflito de interesse, pois qualquer ferrovia que interligue o Piauí estará favorecendo o escoamento de cargas de qualquer mineradora que lá explore recursos.

Respondendo as observações do Deputado Raimundo Gomes de Matos, disse que o financiamento concedido pelo BNDES à Transnordestina, que totaliza R\$ 325 milhões para a Transnordestina e R\$ 675 milhões para a CSN, seguiu todos os tramites normais do banco, quais sejam: apresentação de carta consulta, enquadramento em um comitê de superintendentes, análise de crédito e aprovação pela diretoria. Ressaltou que não houve nenhum trâmite diferente dos demais.

Em relação ao custo do financiamento, afirmou ser composto pela TJLP somada aos *spreads* aplicáveis. Então, no financiamento, “não existe nenhum subsídio dado à Transnordestina”. Ele tem um prazo de carência e começa a ser amortizado a partir de 2019. Ressaltou que o financiamento não é a fundo perdido e seguiu todos os trâmites normais, passou por uma análise bancária, como qualquer outra, e uma análise de risco, com a exigência de garantias, tudo de acordo com os padrões internos do BNDES e com a regulação do Banco Central do Brasil.

O Sr. Cleverson comentou ainda sobre a incerteza do investimento, considerando o investimento contratado com a Transnordestina de R\$ 7,5 bilhões, para o qual há diversas fontes de recurso, tanto pública quanto privadas. No último acordo de investimentos foi estabelecido explicitamente que caso este orçamento supere o valor de R\$ 7,5 bilhões, e a concessionária tem apresentado estimativas de que pode superar, o valor que superar os R\$ 7,5 bilhões será de responsabilidade da concessionária e do acionista privado e não das fontes públicas de financiamento.

Ponderou que esse financiamento, para não dizer que é igual aos demais do BNDES, embora tenha passado por trâmite igual, tem acima da TJLP um *spread* mais favorável do que outros projetos realizados no Sudeste. Nesse ponto, em referência aos comentários do Deputado Júlio Cesar, relatou que o Departamento de Logística e Transportes do BNDES concedeu financiamento para o porto do Pecém, para o porto de Suape, para o aeroporto de São Gonçalo do Amarante, para o porto de Itaqui, para a ferrovia Norte-Sul, para térmicas no Maranhão, para eólicas no Ceará e tantos outros projetos, não havendo, portanto, qualquer discriminação com o Nordeste.

Comentou também um apontamento do Deputado Evair em relação a divergências encontradas entre os dados trazidos pelo BNDES e os dados trazidos à Câmara pela ANTT. Esclareceu que trouxe informações muito atualizadas cedidas pela empresa por meio de relatório. Segundo ele, a empresa apresenta relatórios mensais ao Governo Federal, os quais são submetidos depois a acompanhamento pelos técnicos e, em benefício da audiência, preferiu trazer os dados mais atualizados disponíveis. O relatório trazido pelo BNDES é de dezembro de 2015 e, assim, a divergência pode advir da diferença de datas ou, ainda, ressaltou que a informação de dezembro foi extraída de relatório da empresa, que ainda será avaliado pelos órgãos de governo.

Sobre o investimento de R\$ 50 milhões no Estado de Alagoas, o Sr. Cleverson esclareceu que esse trecho pertence à malha antiga, que não faz parte do objeto da audiência pública, mas disponibilizou-se a enviar as informações posteriormente ao Deputado JHC.

O Deputado Assis Carvalho questionou, ainda, qual seria a raiz dos atrasos, se estariam ligados aos parceiros públicos ou privados. O representante do BNB explicou que em uma obra desse porte há uma série de

dificuldades encontradas, a exemplo das desapropriações, da revisão do projeto para evitar a interceptação de uma igrejinha ou mesmo de uma barragem projetada pelo estado no traçado da ferrovia, depois de concebido o projeto da Transnordestina. Demonstrou, com fartos exemplos, muitos outros problemas enfrentados.

O Deputado Assis Carvalho complementou sua fala chamando a atenção para a falta de coordenação e de integração entre os diferentes órgãos de governo, assim como para a necessidade de se ter clareza sobre as responsabilidades dos entes públicos e privados para possibilitar uma cobrança efetiva.

O Deputado Raimundo Gomes de Matos corroborou com a manifestação do nobre colega e reforçou a necessidade de conferir maior transparência e intersetorialidade ao projeto. Considera inconcebível que relevantes relatórios do TCU apontando irregularidades não tenham chegado ao conhecimento das instituições financeiras.

Com essas ponderações, concluiu a audiência pública, lembrando que o BNB será convidado novamente para debater o assunto em oportunidade em que a Sudene também se fará presente.

Consultoria Legislativa, em 08 de março de 2016.

ROSE MIRIAN HOFMANN  
Consultora Legislativa