

## **REQUERIMENTO**

(Do Sr. Raimundo Gomes de Matos)

Requer o envio, ao Tribunal de Contas da União, de Solicitação de Fiscalização do contrato de concessão da Ferrovia Nova Transnordestina.

Senhor Coordenador:

Nos termos do art. 115, inciso I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, requeiro V. Exa. seja aprovado por esta Comissão o envio de Requerimento ao Presidente do Tribunal de Contas da União, versando sobre Solicitação de Fiscalização do contrato de concessão da Ferrovia Nova Transnordestina.

## **JUSTIFICAÇÃO**

A Ferrovia Transnordestina, com 1.728 quilômetros de extensão, foi planejada para levar até os portos de Pecém (Ceará) e Suape (Pernambuco) a produção agrícola do cerrado do Piauí, especialmente soja, e interligar esses portos à Hidrovia do Rio São Francisco (Petrolina). A linha férrea partia da cidade piauiense de Eliseu Martins até Salgueiro, no sertão pernambucano, com ramal até Petrolina. Em Salgueiro, a Ferrovia Transnordestina se dividiria: um braço seguiria até o litoral pernambucano e o outro até a costa cearense.

Concedida desde 1998, quando da privatização das malhas pertencentes à antiga Rede Ferroviária Federal, o empreendimento tem contado com vigorosos aportes financeiros oriundos da Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e

Social (BNDES), da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), do Banco do Nordeste do Brasil (BNB), do Fundo de Investimentos do Nordeste (FINOR), do Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste (FNE) e do Fundo de Desenvolvimento do Nordeste (FDNE).

Contudo, apesar do expressivo volume de recursos públicos já aportados, a obra hoje encontra-se praticamente paralisada, o que demanda a atenção especial do Congresso Nacional, no que diz respeito à missão constitucional de exercer o controle externo, para a qual conta com o apoio técnico do Tribunal de Contas da União.

Após intensos trabalhos e várias reuniões técnicas e audiências públicas foi possível perceber vícios graves na elaboração, modelagem e prorrogação do contrato, problemas de assimetria de informação, descumprimentos sistemáticos de metas, ineficácia na atuação da Agência Reguladora e, porque não dizer, desinteresse da concessionária e dos agentes financiadores.

Assim, com o objetivo de contribuir com os objetivos desta Comissão e visando à retomada imediata da obra, entendo ser necessária ação firme do Tribunal de Contas da União na avaliação dos procedimentos da ANTT, motivo pelo qual submeto aos nobres Pares a presente Solicitação de Fiscalização.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado RAIMUNDO GOMES DE MATOS

**REQUERIMENTO N<sup>º</sup> , DE 2016**  
**(Da Comissão Externa Ferrovia Nova Transnordestina )**

Solicita o envio de Solicitação de Fiscalização do contrato de concessão da Ferrovia Nova Transnordestina ao Sr. Presidente do Tribunal de Contas da União.

Senhor Presidente:

Com fundamento no Inciso IV do art. 71 da Constituição Federal e no art. 117 do Regimento Interno, solicito a Vossa Excelência seja encaminhado ao Sr. Presidente do Tribunal de Contas da União, o seguinte requerimento:

A Ferrovia Transnordestina, com 1.728 quilômetros de extensão, foi planejada para levar até os portos de Pecém (Ceará) e Suape (Pernambuco) a produção agrícola do cerrado do Piauí, especialmente soja, e interligar esses portos à Hidrovia do Rio São Francisco (Petrolina). A linha férrea partia da cidade piauiense de Eliseu Martins até Salgueiro, no sertão pernambucano, com ramal até Petrolina. Em Salgueiro, a Ferrovia Transnordestina se dividiria: um braço seguiria até o litoral pernambucano e o outro até a costa cearense.

Concedida desde 1998, quando da privatização das malhas pertencentes à antiga Rede Ferroviária Federal, o empreendimento tem contado com vigorosos aportes financeiros oriundos da Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), do Banco do Nordeste do Brasil (BNB), do Fundo de Investimentos do Nordeste (FINOR), do Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste (FNE) e do Fundo de Desenvolvimento do Nordeste (FDNE).

Contudo, apesar do expressivo volume de recursos públicos já aportados, são recorrentes os descumprimentos de prazos e metas,

o que demanda a atenção especial do Congresso Nacional, no que diz respeito à missão constitucional de exercer o controle externo, para a qual conta com o apoio técnico do Tribunal de Contas da União.

Para acompanhar, fiscalizar o andamento do contrato de concessão e agir na direção do saneamento de eventuais irregularidades, contribuindo com o atingimento dos objetivos colimados, foi criada a presente Comissão Externa que, ao longo de seis meses de trabalho e após diversas reuniões técnicas e audiências públicas, construiu a percepção de que é grave o risco de desvio de agenda expressivo, de majoração do orçamento modelado, de abandono das obras e de lesão ao erário, ao desenvolvimento regional e ao direito material de milhares de usuários.

A Comissão Externa destinada a fiscalizar o contrato de concessão da Ferrovia Nova Transnordestina decidiu por unanimidade, em reunião realizada no dia 26 de abril de 2016, apresentar Solicitação de Fiscalização a essa Corte de Contas.

Por isso, requeremos à V. Exa, com base no Inciso IV do art. 71 da Constituição Federal, que seja acatada a presente solicitação em que se espera esclarecer os seguintes pontos, que podem se tornar questões de auditoria:

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

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

Certos de contar com a costumeira atenção de V. Exa. e dessa Corte de Contas, desde já agradecemos a atenção dispensada.

Sala das Sessões, em de de 2016.

Deputado RAIMUNDO GOMES DE MATOS  
Coordenador