

## COMUNICAÇÃO

Senhor Presidente,  
Senhores Ministros,  
Senhor Procurador-Geral,

Comunico a Vossas Excelências que, no dia 16/5/2016, adotei medida cautelar, nos autos do **TC 012.179/2016-7**, referente à Representação formulada pelo Ministério Público de Contas, relatando indícios de irregularidades graves cometidas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, que resultaram na celebração de contratos, **sem prévia licitação**, para construção e exploração da ferrovia Transnordestina, com aproximadamente **1.728 Km** de extensão.

A execução do contrato relativo à ferrovia em questão havia sido objeto de auditoria específica, consubstanciada no **TC 010.453/2014-8**, no qual foram identificadas diversas irregularidades graves, mas não se chegou a examinar a legalidade da concessão.

O MP/TCU ao apreciar referida auditoria, houve por bem oferecer representação, ante a série de atos irregulares praticados por diversas entidades públicas que estariam a permitir ilegalmente a construção da ferrovia, custeada majoritariamente com recursos públicos, com graves indícios de desperdício de verbas federais.

Em breve síntese, a ANTT, em 2005, autorizou que a concessionária da Malha Nordeste projetasse e construísse nova ferrovia, a “Nova Transnordestina”, com aproximadamente **1.728 Km** de extensão, a título de construção, alargamento, remodelação e modernização de **ramais** (Resolução 1.210/2005/ANTT).

Com base nessa resolução, em 2005, a concessionária Companhia Ferroviária do Nordeste - CFN, a Transnordestina S/A, a Taquari participações S/A, Companhia Siderúrgica Nacional – CSN, a União, a Agência de Desenvolvimento do Nordeste - Adene (atual Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste - Sudene), o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte - Dnit, o Banco do Nordeste do Brasil - BNB e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES firmaram documento denominado “*Protocolo de Intenções*” para a realização do projeto de infraestrutura denominado “Nova Transnordestina”.

Em 2008, após a CFN mudar sua razão social para Transnordestina Logística S.A. – TLSA, a ANTT começou a **autorizar** a efetiva **realização** das obras **antes mesmo de aprovar os projetos** do empreendimento e sem verificar a consistência dos respectivos **orçamentos**.

Segundo o relato do MP, “*Dos dez lotes de obras iniciados pela concessionária, entre dezembro de 2009 e junho de 2011, cinco deles começaram antes mesmo de a TLSA ter entregue as novas versões dos projetos à ANTT, o que somente ocorreu em abril de 2010; a ANTT, até a data de produção do Relatório de Fiscalização (16/12/2014), desconhecia o custo do empreendimento*”.

Paralelamente a esse processo, em 2012, foi aberto um procedimento de **declaração de caducidade da concessão** da TLSA, seguindo a orientação da AGU, haja vista o reiterado descumprimento de obrigações atinentes à operação da Malha Nordeste, notadamente em relação às metas de produção e segurança.

Na sequência, em 2013, atendendo a pedidos da TLSA, a ANTT, por meio das Resoluções-ANTT 4.042/2013 e 4.041/201, **incluiu no contrato** de concessão da Malha Nordeste

as obras relativas à “Nova Transnordestina” e, passem, **prorrogou esse contrato por mais 30 anos, com previsão de término para 2057**, mesmo ciente de que havia processo de declaração de caducidade.

A ANTT ainda autorizou, na ocasião, a cisão da concessão para criar as chamadas Malha I (antiga Malha Nordeste) e Malha II (projeto Nova Transnordestina), assim como definiu os grupos controladores de cada malha. Para a Malha I, permaneceu a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) e a Taquari Participações como controladores, e a Malha II tem os seguintes controladores: CSN, **Fundo de Desenvolvimento do Nordeste - FDNE, Valec e BNDES** (Resolução-ANTT 4.042/2013).

Criou-se, assim, novo contrato de concessão, com novo objeto, com novo concessionário, no qual passaram a participar entidades estatais sem que houvesse clara permissão para tanto, sem realização de procedimento licitatório, sem estudos de viabilidade econômico-financeiro e ambiental, sem passar pelo crivo do TCU, em absoluto descompasso com a legislação pertinente.

Destacou o MP que as obras de construção da Malha II têm sido custeadas com recursos do Orçamento Geral da União, do Fundo de Investimentos do Nordeste - Finor, além de financiamentos provenientes do Fundo de Desenvolvimento do Nordeste, do BNDES e do Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste – FNE.

Apontou ainda o Parquet diversas irregularidades atinentes à execução da construção, tais como vícios construtivos e descompasso entre execução física e financeira.

Excelências, é por deveras grave a situação relatada pelo Ministério Público, pois evidencia condução informal, improvisada, atabalhoada, negligente e absolutamente ilegal de processo de desestatização, incompatível com o rigor necessário à concessão de serviços por meio de contratos complexos e de longa duração.

As concessões demandam a realização de investimentos em grande monta, necessários e urgentes, razão pela qual são exigidos estudos profundos, planejamento, fundamentação das definições atinentes ao serviço a ser concedido. Esse processo não pode ser conduzido de forma tão primária. Sobretudo não se pode admitir que, por meios transversos, sem licitação, seja outorgada nova concessão a empresa que já havia demonstrado ser ineficiente, inadequada, e que estava em vias de ter declarada a caducidade de sua concessão.

Em audiência pública ocorrida na Câmara dos Deputados, o Sr. Mario Rodrigues Júnior, Diretor-Presidente da Valec, esclareceu que até dezembro de 2015 já haviam sido aportados cerca de R\$ 6,14 bilhões na Transnordestina, e que **a Valec teria sido obrigada pelo Governo Federal a aportar ainda mais recursos** em 2016, mesmo **sem que a empresa tivesse recursos suficientes** para a execução das obras públicas sob sua responsabilidade, a saber, a Ferrovia Norte-Sul e a Ferrovia de Integração Oeste-Leste ou mesmo **sem que houvesse um estudo de viabilidade por parte da própria Valec quanto aos riscos e possibilidades concretas de retorno do investimento** a ser realizado, o que é impensável do ponto de vista empresarial.

Eis a irresponsabilidade com que a matéria vinha sendo tratada pelo Poder Executivo.

Entendi presente o **fumus boni iuris**, decorrente dos atos ilegais anteriormente citados, bem como entendi configurado o **periculum in mora**, ante o risco de ampliação do desperdício de recursos públicos, já em parte verificado, tendo em vista a notícia de que o então Ministro da Integração Nacional, Gilberto Occhi, ter assinado Portaria que facilitaria a liberação de recursos dos fundos públicos federais Finor, FNE e FDNE para as obras da Transnordestina.

Assim, acolhendo em parte a proposta do MP/TCU, e acompanhando a proposta da Unidade Técnica, determinei, com fulcro no art. 276 do RITCU, à Valec Engenharia, Construções e Ferrovias, ao Fundo de Investimento do Nordeste — Finor, ao Fundo Constitucional de



Financiamento do Nordeste — FNE, ao Fundo de Desenvolvimento do Nordeste — FDNE, ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES e ao BNDES Participações S.A. — BNDESPar que se abstenham de destinar recursos para as obras de construção da ferrovia Transnordestina (Malha II).

São essas as considerações com as quais submeto ao Plenário a medida cautelar adotada.

Sala da Sessões, em 18 de maio de 2016.

**Walton Alencar Rodrigues**  
Ministro-Relator