INFRAESTRUTURA

DESESTATIZAÇÃO CBTU-MG

O QUE O TCU FISCALIZOU?

A fiscalização acompanhou os procedimentos preparatórios para o leilão da empresa Veículo de Desestatização MG Investimentos S.A. (VDMG) como parte do processo de desestatização da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), Superintendência de Trens Urbanos (STU) de Belo Horizonte, com o objetivo de contribuir para aprimorar a gestão relativa à operação e à expansão do metrô de BH.

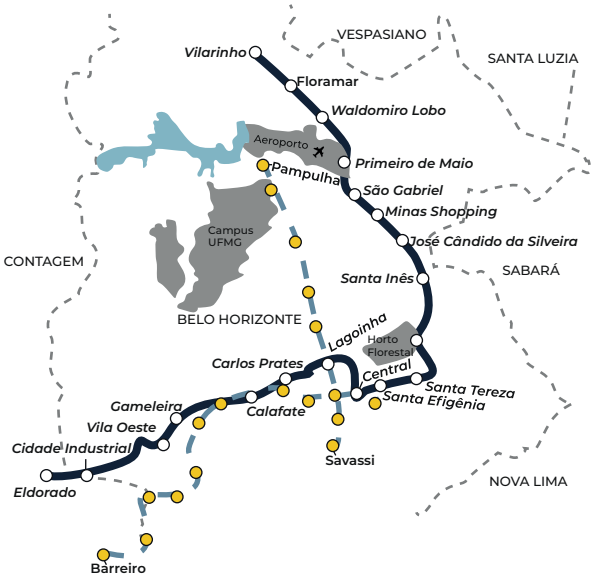
As razões que motivaram esta auditoria foram a materialidade dos recursos envolvidos e a relevância do empreendimento para a população.

Para garantir a viabilidade da privatização da VDMG, a qual será a controladora da operação da CBTU em Minas Gerais, foram previstos aportes de recursos federais (R$ 2,81 bilhões) e estaduais (R$ 427,97 milhões) para suprir os investimentos previstos, a serem liberados de acordo com os marcos contratuais de obras concluídas. Além desses valores, a modelagem previu investimentos privados por parte da futura concessionária vencedora do leilão (R$ 227 milhões).

O QUE O TCU ENCONTROU?

A desestatização da CBTU/BH foi operação complexa, inédita e multifacetada. O serviço, até então prestado por meio da superintendência local STU/BH, era mantido pela União, apesar de ser competência constitucional do governo do estado de Minas Gerais. Para tanto, o BNDES desenvolveu um modelo híbrido de desestatização, em que ocorreram dois movimentos distintos, mas simultâneos: (i) a estadualização dos serviços, que a o estado de Minas Gerias concedeu ao parceiro privado; e (ii) a alienação de empresa federal (VDMG/CBTU-MG) operadora do sistema ao parceiro privado que venceu o leilão.

O sistema de metrô da Região Metropolitana de Belo Horizonte em Minas Gerais (RMBH) atende dois municípios – Contagem e Belo Horizonte, por meio de uma rede de 28,1 km de extensão e 19 estações (Linha 1). Além dessa linha, foi iniciada a construção da Linha 2, mas as obras foram paralisadas e estão inacabadas. Nesse sentido, os estudos propuseram a ampliação da Linha 1 com uma estação e a construção de 7 estações da Linha 2, acolhendo o projeto escolhido pelo estado de Minas Gerais.



Diante dos procedimentos aplicados, identificou-se como principal benefício a possibilidade de articulação dos serviços de mobilidade, por meio de um planejamento integrado e eficiente por parte do Estado, como poder concedente. Como efeito tem-se a efetividade e o aperfeiçoamento dos serviços de transporte para a população local.

O QUE O TCU DECIDIU?

O TCU determinou ao BNDES correções nas estimativas do Capex, especialmente no que dizia respeito ao material rodante; à comunicação visual das estações; à aplicação de correção monetária e BDI sobre serviços como custos das estruturas das estações e da via permanente; e a correção de valores de diversos serviços.

Determinou, também, ajustes na composição do custo paramétrico do sistema de sinalização da Linha 2; a previsão de construção de um novo Centro de Controle Operacional ou de reforma do existente; bem como revisão e ajustes nos documentos jurídicos da desestatização, na minuta do contrato de concessão para a prestação dos serviços e nos documentos prévios ao edital.

Ainda foi recomendado ao BNDES a reavaliação da forma de cálculo da tarifa efetiva a ser aplicada na modelagem econômico-financeira da desestatização da VDMG; e o ajuste de diversos pontos da documentação da concessão de modo a detalhar e resguardar o erário no contrato a ser assinado.

QUAIS OS BENEFÍCIOS ESPERADOS?

Verificou-se, por meio do Acórdão 1.183/2023-TCU-Plenário, que o BNDES cumpriu as determinações e recomendações do TCU de modo a garantir a regularidade da concessão, com destaque para a atualização dos valores monetários envolvidos para a liquidação da operação, de forma que a Comporte Participações S/A, vencedora do certame, passou a operar o Metrô de Belo Horizonte no lugar da CBTU.

Nesse sentido, verificou-se diminuição da ordem de R$ 251.490.983,00 no valor aportado pela União para integralização do capital da VDMG, resultante da readequação, pelo gestor, nas diversas estimativas de custos do CAPEX, conforme recomendado pela Corte de Contas.

Pela alienação da totalidade das ações da VDMG, a União recebeu a importância líquida de R$ 13.946.856,47, descontados os gastos do BNDES na modelagem da operação.

Além disso, coube à Comporte Participações S/A, como condição para assinar a concessão, a devolução do valor excedente do aporte federal feito para custeio administrativo da VDMG até a realização de sua venda, na forma prevista no edital – ou seja, o saldo excedente em conta superior aos 211 milhões originalmente determinados, atualizados monetariamente. Dessa forma, a sociedade transferiu ao BNDES o saldo final de R$ 99.240.902,94, o qual, por ser de propriedade da União, foi repassado pelo banco integralmente, sem deduções, aos cofres do Tesouro Nacional.

Por fim, cabe destacar que considerando-se a média dos últimos cinco anos, a União deixará, com a desestatização em tela, de arcar com um déficit anual de cerca de R$ 350 milhões, referente somente a operação metroviária em BH, até então custeada com subsídios do Tesouro Nacional aportados na CBTU.

DADOS DA DELIBERAÇÃO

Acórdãos: 1.951/2022 e
1.183/2023–TCU–Plenário
Data da sessão: 24/08/2022
Relator: Ministro Vital do Rêgo
TC: 004.587/2022-7
Unidade Técnica Responsável:
Unidade de Auditoria Especializada em
Infraestrutura Urbana e Hídrica