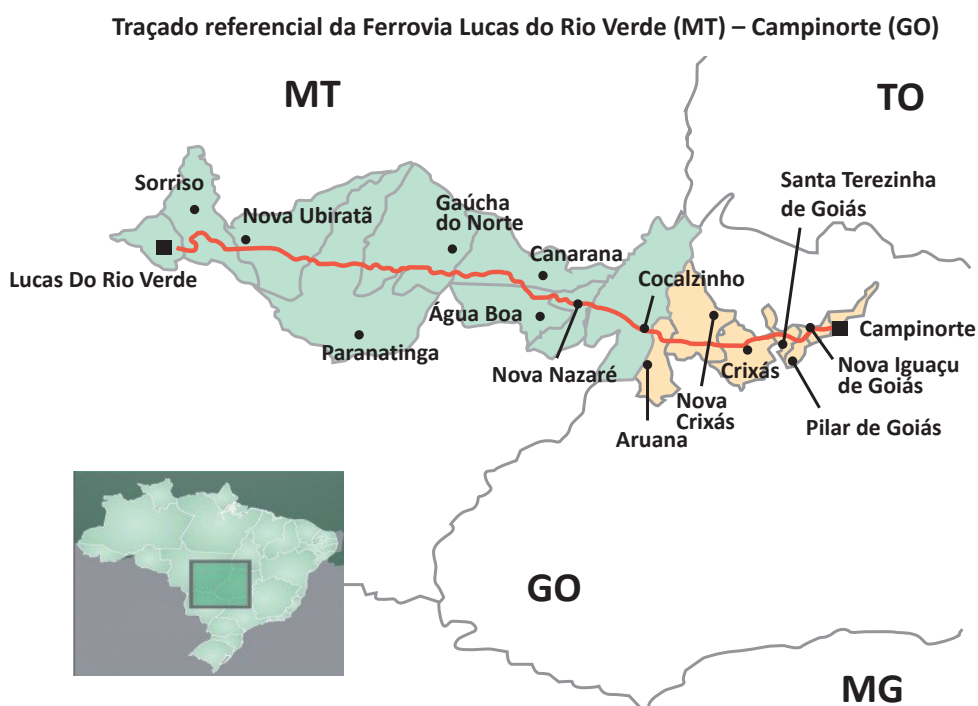


## FERROVIA DE INTEGRAÇÃO DO CENTRO-OESTE: DE LUCAS DO RIO VERDE (MT) A CAMPINORTE (GO)

O Tribunal analisou os estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental da concessão da ferrovia a ser implementada entre Lucas do Rio Verde (MT) e Campinorte (GO). Essa ferrovia é parte integrante do Programa de Investimento em Logística (PIL), concebido pelo Governo Federal em 2012, e está sendo conduzido pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

O trecho da ferrovia a ser licitado faz parte da Estrada de Ferro 354, que é conhecida como Ferrovia de Integração do Centro-Oeste. Quando estiver pronta, a ferrovia será uma alternativa mais rápida, segura e econômica para o escoamento da produção de grãos, especialmente soja e feijão.

O traçado referencial do trecho a ser concedido possui extensão de 883 km. As obras de infraestrutura necessárias para operação do serviço de transporte serão executadas pela concessionária e devem durar 5 anos a partir da assinatura do contrato. O modelo prevê que o vencedor do leilão poderá explorar a ferrovia por 35 anos, durante os quais esperam-se investimentos de R\$ 6,3 bilhões e receitas tarifárias de R\$ 33 bilhões.



Diferentemente do modelo de concessões realizados no final da década de 1990, o novo modelo de concessão tem como pilares a separação entre a concessionária, responsável por construir e manter a infraestrutura, e as transportadoras, instituindo a política de livre acesso às empresas interessadas em utilizar a ferrovia.

Dessa maneira, a concessionária vencedora será responsável por disponibilizar capacidade operacional estabelecida em contrato, mas não poderá operar os trens que circulam em sua malha. A política de livre acesso visa criar um mercado concorrencial de prestação de serviços de transporte sobre trilhos. A estatal Valec atuará como intermediário, comprando toda a capacidade disponibilizada pela concessionária para vender o direito de passagem aos operadores ferroviários independentes.

### Objetivo da auditoria

A análise do TCU consistiu na avaliação dos relatórios com informações sobre as características esperadas para a ferrovia, o prazo de concessão, a consistência do orçamento das obras a realizar, o custo estimado de prestação do serviço e os estudos de impacto ambiental, entre outros.

## Principais achados do TCU

As principais constatações a que chegou o TCU referem-se a deficiências nos estudos de engenharia, com a superestimação de custos do empreendimento. Entre os achados, destacam-se a inexatidão nos valores dos imóveis a serem desapropriados, a duplicidade de registro de equipamentos ferroviários e a injustificada capacidade de carga da ferrovia a ser implantada.

## Deliberações do TCU

A análise dos estudos preparatórios à concessão resultou em diversas recomendações e determinações endereçadas ao Ministério dos Transportes, à ANTT, à Valec e à Secretaria do Tesouro Nacional, a fim de promover melhorias no projeto apresentado. Destacam-se as seguintes orientações: Correções nos estudos de engenharia, com a consequente redução de valor do investimento previsto da concessão a ser pago pela Valec;

- Detalhamento dos estudos de engenharia, para que tenham grau de precisão suficientes para identificar as características de cada projeto;
- Metodologia para verificar capacidade operacional do projeto elaborado pelo vencedor do leilão, bem como da capacidade operacional efetivamente entregue;
- Regulamentação da metodologia para aferir a qualidade da ferrovia e classificar os trechos segundo a qualidade;
- Melhorias nos estudos de demanda dos próximos trechos;
- Registro contábil dos ativos contabilizados na concessionária, conforme regras da Secretaria do Tesouro Nacional;
- Elaboração de estudo sobre as formas de financiamento dos déficits em que a Valec incorrerá, indicando soluções para assegurar a estabilidade dos pagamentos feitos ao concessionário, identificando a quantidade de recursos públicos necessários.

## Benefícios esperados

Os benefícios da atuação do TCU incidem sobre os custos operacionais correspondentes à manutenção de trilhos e dormentes, bem como referem-se à eliminação de superestimativa de custos de investimento das obras necessárias, reduzindo, dessa forma, o valor a ser pago pela Valec na compra de toda a capacidade operacional da ferrovia a ser erigida.

Há ainda outros benefícios, decorrentes das melhorias e correções no modelo, como o aprimoramento do modelo econômico, do projeto de engenharia e dos estudos de demanda, os quais já foram ajustados para os próximos trechos a serem licitados. Tais medidas contribuem para o aperfeiçoamento dos processos de concessão do PIL-Ferrovias, no intuito de resguardar o Erário e garantir a continuidade do serviço de transporte ferroviário ao longo do prazo das concessões.

## Acórdão

Acórdãos 3.697/2013-TCU-Plenário e 293/2014-TCU-Plenário.

Relator: Ministro Walton Alencar Rodrigues.

TC 031.086/2013-6

Unidade Técnica: Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Portuária, Hídrica e Ferroviária (SeinfraHidroferrovia)