



**AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES**

Gabinete do Diretor-Geral
SCES Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Pólo 08 – Bloco G, 3º andar
Brasília/DF – CEP: 70.200-003
(61) 3410-1990

Ofício nº 514/2018/DG/ANTT

Brasília, 8 de novembro de 2018.

A Sua Excelência o Senhor
Deputado Federal – **COVATTI FILHO**
Coordenador da Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização
Congresso Nacional
Brasília - DF

Assunto: **Pedido de informações sobre obras e serviços de engenharia com indícios de irregularidades graves constantes do PLOA 2019.**

Referência: **Of. COI n. 1/2018/CMO**

Senhor Coordenador,

1. Reportamo-nos ao Ofício acima referenciado, o qual Vossa Excelência, fundamentado no §§ 1º e 2º, do art. 119 da Lei nº 13.707/2018 e embasado nas informações consoantes ao Acórdão nº 2461/2018 – TCU/Plenário, solicita informações relativas a obras sob reponsabilidade desta ANTT, com indícios de irregularidades graves que recomendam bloqueio da execução física, orçamentária e financeira.
2. Sobre o assunto, encaminhamos em anexo, cópia dos Memorandos nºs 246/2018/SUFER e 1032/2018/SUINF, datados de 7 de novembro de 2018, que expressam o entendimento técnico das áreas competentes, desta Agência.
3. Desta forma, esta ANTT se coloca à disposição para quaisquer outros esclarecimentos que fizerem necessários.

Atenciosamente,


MARIO RODRIGUES JUNIOR
Diretor-Geral

URGENTE

Memorando nº 246/2018/SUFER

Brasília-DF, 07 de novembro de 2018.

Ao
GAB

Assunto: Pedido de informações sobre obras e serviços de engenharia com indícios de irregularidades graves constantes do PLOA 2019.
Referência: Memorando nº 076/2018/GAB
Anexo: Memorando nº 095/2018/GPFER/SUFER

Senhor Chefe de Gabinete,

1. Reporto-me ao documento acima referenciado, enviado por esse GAB, que encaminhou o Ofício COI nº 1/2018 da Comissão Mista de Planos e Orçamentos Públicos e Fiscalização do Congresso Nacional, que trata das obras fiscalizadas pelo TCU em 2018 e que apresentam irregularidades.
2. Em relação ao “Pedido de informações sobre obras e serviços de engenharia com indícios de irregularidades graves constantes do PLOA 2019”, especificamente em relação ao empreendimento da Concessionária Nova Transnordestina, segue anexo o Memorando nº 095/2018/GPFER/SUFER, que presta as informações solicitadas.

Atenciosamente,


Alexandre Porto Mendes de Souza

Superintendente de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas

Gerência de Projetos Ferroviários – GPFER/SUFER
Telefone: (61) 3410-1671/gpfer@antt.gov.br

Memorando nº 095/2018/GPFER/SUFER

Brasília-DF, 07 de novembro de 2018.

À SUFER

Assunto: Pedido de informações sobre obras e serviços de engenharia com indícios de irregularidades graves constantes do PLOA 2019.

Referências: Memorando nº 076/2018/GAB, de 06/11/2018, e Ofício COI nº 1/2018/CMO, de 31/10/2018.

Senhor Superintendente,

1. Reporto-me ao Ofício COI nº 01/2018/CMO, de 31/10/2018, enviado pela Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização do Congresso Nacional, que se reporta às informações constantes do Acórdão nº 2.461/2018-TCU/Plenário, que trata da consolidação do Plano de Fiscalização de Obras do TCU, em 2018.
2. Observado o teor do Acórdão nº 2.461/2018-TCU/Plenário, verifica-se que a Concessão da Ferrovia Nova Transnordestina está citada na seção IX.2.1., que trata de informações sobre grandes obras. A referida seção apresenta informações sintéticas e atualizadas sobre o empreendimento, considerando a grande relevância socioeconômica do mesmo.
3. Faz-se importante registrar que a obra da Transnordestina não figura na relação das obras e serviços com indícios de irregularidade grave com recomendação de paralisação (IGP) detectados em fiscalizações no ano de 2018, ou anteriores.
4. Registre-se ainda que o TCU acompanha a Concessão da Transnordestina por meio dos processos a seguir citados, os quais já foram citados no Acórdão nº 2.449/2017-TCU/Plenário, que trata das fiscalizações realizadas pelo TCU em 2017. No que tange a esses processos, estão sendo atendidas todas as diligências e prestadas todas as informações necessárias à defesa institucional da ANTT.

<i>Avaliação da legalidade do contrato de concessão da Ferrovia Transnordestina.</i>	<i>Processo 012.179/2016-7</i>
<i>Análise da governança da Valec nos seus investimentos na Transnordestina (TLSA).</i>	<i>Processo 021.577/2016-1</i>

<p><i>Avaliar a estrutura de governança da construção da Ferrovia Nova Transnordestina no que diz respeito à assimetria de informação entre regulador, concessionária, financiadores e acionistas públicos, bem como as ações destinadas à recuperação do cronograma da obra.</i></p>	<p>Processo 021.573/2016-6</p>
---	------------------------------------

5. Ademais, foram instaurados por esta ANTT o Processo Administrativo nº 50501.307239/2018-72 que trata do Descumprimento de metas e outras obrigações contratuais, atribuídos à Ferrovia Transnordestina Logística S.A. e o Processo Administrativo nº 50501.302990/2018-82, que apura a Inadimplência contratual da Transnordestina.

6. Informe-se que a EF-232, denominada Ferrovia Transnordestina (malha II) foi incluída no Plano Nacional de Viação, instituído pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, pela lei 9.060, de 14 de junho de 1996, estando em execução por meio de um contrato de concessão de serviço público precedida da execução de obra pública assinado com a ANTT em 22/01/2014 e conta com sócios públicos e privados.

7. Nos termos do art. 2º, III, da Lei nº 8.987/1995, a concessão é delegada à pessoa jurídica que demonstre capacidade para a sua realização, por sua conta e risco, de forma que o investimento da concessionária seja remunerado e amortizado mediante a exploração do serviço ou da obra por prazo determinado.

8. No entanto, as decisões, sejam do TCU, sejam do Congresso Nacional que deliberem pelo bloqueio ou desbloqueio da execução física, orçamentária e financeira de empreendimentos regulados pela Lei Geral das Concessões devem observar o seu art. 9º, § 4º:

Art. 9º A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no edital e no contrato.

(...);

§ 4º Em havendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração.

9. Tais decisões, em dissintonia com o disposto no art. 24, V, VI, da Lei 10.233/2001, podem se configurar alteração unilateral do contrato e ensejar o desequilíbrio econômico-financeiro do contrato em desfavor da concessionária:

Art. 24. Cabe à ANTT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:

(...);

V – editar atos de outorga e de extinção de direito de exploração de infraestrutura e de prestação de serviços de transporte terrestre, celebrando e gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

VI – reunir, sob sua administração, os instrumentos de outorga para exploração de infraestrutura e prestação de serviços de transporte terrestre já celebrados antes da vigência desta Lei, resguardando os direitos das partes e o equilíbrio econômico-financeiro dos respectivos contratos;

(...).

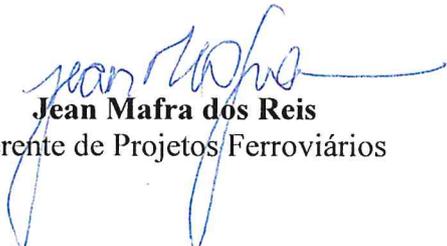
10. Ademais, por se tratar de empreendimento regulado por contrato de concessão, eventuais aportes da União, feitos por intermédio de suas estatais, fundos ou agendes financeiros decorrem das responsabilidades societárias assumidas por tais entidades e seu eventual descumprimento tem repercussão direta no contrato, conforme prevê o caput da CLÁUSULA QUARTA do Contrato de Concessão assinado com a ANTT em 22/01/2014:

A CONCESSIONÁRIA é a única e exclusiva responsável pela obtenção dos financiamentos necessários à execução do objeto contratual, de modo a cumprir, cabal e tempestivamente, todas as obrigações assumidas no CONTRATO, ressalvados os financiamentos e/ou aportes sob responsabilidade da União e demais órgãos ou entidades governamentais, em relação aos quais a CONCESSIONÁRIA somente será responsável caso a não obtenção dos respectivos financiamentos decorra de atos de sua comprovada responsabilidade, devidamente apurado em processo administrativo conduzido perante a ANTT.

11. Por todas estas razões entendemos que, observados os princípios da legalidade e da especialidade, a gestão dos contratos de concessão de serviço público precedida da execução de obra pública, bem como a aplicações de sanções por eventuais descumprimentos contratuais deve ocorrer em foro apropriado, no caso, a ANTT.

12. Tendo em conta estas premissas propugnamos pela não aplicação do art. 118 da Lei nº 13.473/2017 à Ferrovia Transnordestina (malha II), uma vez que o Acórdão nº 2.461/2018-TCU/Plenário, de que trata o Ofício COI nº 01/2018/CMO, de 31/10/2018, não relaciona o aludido empreendimento dentre aqueles que padecem de irregularidades graves e, mesmo que padecessem, tais irregularidades devem ser tratadas no âmbito da gestão do contrato de concessão, observada a Lei Geral das Concessões.

Atenciosamente,


Jean Mafra dos Reis
Gerente de Projetos Ferroviários

Memorando nº. 1032 /2018/SUINF

Brasília-DF, 07 de novembro de 2018.

Ao Senhor Chefe de Gabinete
César Augusto Santiago Dias
Gabinete do Diretor Geral - GAB

Assunto: Pedido de informações sobre obras e serviços de engenharia com indícios de irregularidades graves constantes do PLOA 2019.

Referência: Memorando n.º 077/2018/GAB - Documento n.º 50501.347104/2018-40

Senhor Chefe de Gabinete,

1. Reportamo-nos ao Ofício COI n.º 1/2018/CMO, de 31 de outubro de 2018, da Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização, que trata do pedido de informações sobre obras e serviços de engenharia com indícios de irregularidades graves constantes do PLOA 2019.
2. Para facilitar o entendimento, no âmbito desta Superintendência existem dois assuntos: 1) Recomposição de Equilíbrio Econômico – Financeiro do contrato de concessão da BR-040/RJ/MG – CONCERT e 2) Recomposição de Equilíbrio Econômico – Financeiro do contrato de concessão da BR-290/RS – CONCEPA.

Recomposição de Equilíbrio Econômico – Financeiro do contrato de concessão da BR-040/RJ/MG – CONCERT

3. A BR 040 é uma das rodovias mais importantes do país, o trecho entre o Rio de Janeiro e Petrópolis foi construído a quase 100 anos e desde sua inauguração traz consigo grande importância econômica, sendo que em 1996 o trecho da BR-040 entre Juiz de Fora e o Rio de Janeiro foi concedido à CONCERT – Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora – Rio.
4. O contrato de concessão abrange 180,4 quilômetros da rodovia, um dos mais importantes eixos rodoviários de integração do Sudeste, ligando os estados do Rio de Janeiro e Minas Gerais.
5. A concessão abrange áreas de nove municípios, com uma população de cerca de 8 milhões de habitantes. Começa em Juiz de Fora,



seguindo depois por Matias Barbosa e Simão Pereira, em Minas Gerais, e prosseguindo, já no Estado do Rio, pelos municípios de Comendador Levy Gasparian, Três Rios, Areal, Petrópolis, Duque de Caxias e Rio de Janeiro.

6. As obras de Implantação da Nova Subida da Serra – NSS de Petrópolis/RJ, na rodovia BR 040/RJ, entre os km 78.5 e km 103.5, é uma das maiores no âmbito da ANTT, não somente pela complexidade técnica, citando como exemplo um túnel com quase 5 km de extensão, mas também pelos imbróglgios que circundam a mesma, tanto questões relacionadas ao projeto executivo quanto à execução da obra. A obra inclusive é objeto de apontamentos do Ministério Público Federal – MPF de Petrópolis e do Tribunal de Contas da União – TCU.

7. O projeto executivo foi aprovado com ressalvas pela ANTT em 2011, no valor estimado de R\$ 897.446.504,71 e em 2014 iniciaram-se as obras. Entretanto, devido a ações do Ministério Público Federal – MPF do Tribunal de Contas da União – TCU a obra foi paralisada em 2016, sendo que em abril daquele ano a fiscalização da ANTT reconheceu o avanço físico da ordem de 40%.

8. O TCU, por meio do TC 023.204/2015-0 que culminou no Acórdão nº 18/2017- Plenário, apresentou uma série de apontamentos de irregularidades, destacando sobrepreço no orçamento da obra e projetos desatualizados e deficientes, sendo que recentemente, por meio do Acórdão nº 1452/2018 – TCU – Plenário, apresentando várias medidas corretivas e mantendo o IGP para a obra, tendo como base:

“9.1. manter a classificação de graves com recomendação de paralisação (IG-P), com fundamento no art. 122, §4º da Lei 13.473/2017, para as seguintes irregularidades:

9.1.1. sobreavaliação do valor do reequilíbrio econômico-financeiro no fluxo de caixa marginal decorrente de superestimativa de alíquota de IRPJ e CSSL, e da base de cálculo desses tributos;

9.1.2. sobrepreço no orçamento da obra;

9.1.3. projetos básico e executivo desatualizados e deficientes;”

9. Desde 2015, a ANTT busca solucionar os imbróglgios a respeito da referida obra, inclusive com graves implicações para o Contrato de Concessão. Entretanto, a resolução dos problemas relacionados à NSS passa inicialmente pela obtenção de um projeto executivo detalhado, que retrate a realidade das obras e que cumpra às orientações emanadas pelos Órgãos de Controle, conseguindo, principalmente em 2017 um representativo avanço na qualidade do projeto executivo, que é de responsabilidade da Concessionária. O próprio TCU, por meio do Relatório AC 1452-2018, afirmou que: “Entende-se que a Concer apresentou um novo projeto, mais robusto e que difere daquele analisado pela equipe de auditoria em 2016, fato que, a princípio, poderia elidir a irregularidade dos projetos básico e executivo desatualizados e deficientes”.

10. Visando a resolução, de forma definitiva dos imbróglgios que cercam o caso, a ANTT está contratando consultoria especializada

(provavelmente será realizado um Termo de execução descentralizada – TED com Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC) visando a realização de atividades que permitirão á Agência o saneamento dos problemas relacionados ao projeto executivo bem como identificar as obras que já foram executadas, com seus respectivos percentuais de execução. Desta forma, objetiva-se que se consiga atender aos apontamentos dos órgãos de controle e realizar o definitivo encontro de contas com a Concessionária.

11. Neste último ponto é importante registrar que, como todo contrato de concessão existem obrigações das Concessionárias e do Poder Concedente e para o presente caso, existem divergências quanto ao reconhecimento do percentual físico financeiro das obras já executadas. Sendo que a ANTT reconhece um percentual em torno de 40%, já a Concessionária pleiteia um valor da ordem de 54%. Agrava-se esta divergência o fato de terem obras executadas em diferentemente do previsto no projeto aprovado em 2011. Ainda neste espeque, mesmo que o percentual fosse reconhecidamente de 40%, ainda assim o Poder Concedente precisaria repassar valores de aportes para a CONKER, uma vez, que o valor repassado seria menor que o executado.

12. Diante o exposto, conclui-se que com o trabalho que a ANTT está desenvolvendo, finalmente, se conseguirá avançar no projeto e, por conseguinte, realizar o encontro de contas com a Concessionária que, para tanto, torna-se imperioso que o Poder Concedente preveja valores no orçamento de tal forma que possa quitar eventuais pendências financeiras para remunerar obras que já tenham sido executadas, além da previsão de recursos para a conclusão dos estudos. Destacando que não serão necessários recursos para concluir a obra como um todo, uma vez que já está previsto no novo contrato de concessão, tendo em vista que o atual se encerrará em 2021, mas serão necessários recursos para finalizar as pendências junto à CONKER.

Recomposição de Equilíbrio Econômico – Financeiro do contrato de concessão da BR-290/RS – CONCEPA

13. Primeiramente cabe destacar que a concessão da BR-290/RS teve seu contrato finalizado após 21 anos de concessão, ademais a obra que motivou o aporte de recursos públicos também foi concluída e a sociedade está usufruindo dos benefícios.

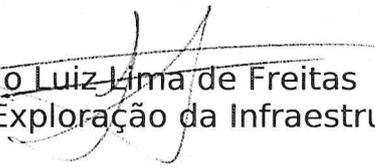
14. Por meio do TC 010.370/2016-1 – SeinfraRodoviaAviação, o Tribunal de Contas da União buscou verificar a conformidade na execução das obras de ampliação de capacidade da BR-290/RS, a cargo da ANTT e da Concepa, inseridas no contrato de concessão da rodovia, por meio do 13º Termo Aditivo.

15. Deve-se esclarecer que este assunto já vem sendo debatido entre ANTT e TCU, inclusive ainda em 2017 a ANTT apresentou a Nota Técnica nº 36/2017/GEINV/SUINF.

16. Ocorre que apesar de o contrato de concessão já ter sido finalizado, ainda há necessidade de um ajuste de contas final. Esse ajuste se refere a situações que ocorreram durante a execução do contrato e que ainda não foram resolvidas, sendo um desses assuntos o aporte na concessão devido à construção da 4ª faixa.

17. Portanto, é prudente, do ponto de vista desta ANTT, manter a ação orçamentária na LOA 2019. Ainda numa análise preliminar, a ANTT entende que na soma de todos os créditos versus os débitos é a Concessionária que fica devendo à União. Entretanto, recomenda-se manter ação até porque provavelmente as pendências existentes serão decididas no ano de 2019.

Atenciosamente,


Fábio Luiz Lima de Freitas
Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária