



RTG
00029/2018

SENADO FEDERAL
Consultoria Legislativa

REQUERIMENTO Nº , DE 2018

Requeiro, nos termos do art. 71, inciso IV, da Constituição Federal e do art. 102-A, inciso I, alínea “e”, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização pelo Tribunal de Contas da União de auditoria sobre a renovação antecipada dos contratos de concessão de ferrovias originalmente pactuados com a Companhia Vale do Rio Doce.

Tendo em vista a potencial lesão ao erário, solicitamos que o Tribunal de Contas da União determine aos órgãos responsáveis que suspendam o andamento do processo de renovação antecipada dos contratos de concessão de ferrovias objeto deste requerimento até o final da auditoria requerida.

JUSTIFICAÇÃO

A infraestrutura ferroviária é o meio principal do escoamento de minérios de ferro brasileiro. Entretanto, está longe de exercer papel significativo no escoamento dos demais produtos ou *commodities* comercializados pelo Brasil. A qualidade da infraestrutura ferroviária brasileira é, ano após ano, posicionada em colocação vexatória no cenário internacional, segundo os relatórios de competitividade do Fórum Econômico Mundial (FEM). Diferentemente, países grandes ou pequenos, como os Estados Unidos e o Japão, que têm suas infraestruturas ferroviárias geridas, mantidas e operadas por firmas privadas, vêm continuamente sendo bem avaliados pelo FEM.

Reconhecendo o incontestável avanço na produtividade e na segurança das ferrovias brasileiras após o processo de desestatização da malha havida nos anos 1990, bem como a impossibilidade prática de avançar de forma direta no setor devido à crise fiscal, o Governo Federal resolveu



SF/18253.78740-86

prorrogar antecipadamente os contratos de concessão ferroviária firmados na última década do século passado.

Para tanto, editou a Medida Provisória (MPV) nº 752, de 24 de novembro de 2016, convertida na Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, que estabelece diretrizes gerais para prorrogação e relicitação dos contratos de parceria [...] nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário da administração pública federal. Tais prorrogações ocorreriam mediante contrapartidas a serem fixadas.

A forma como são arbitradas as contrapartidas entre os parceiros públicos e privados, segundo o que se extrai da imprensa especializada, não possui a transparência necessária, tampouco é dotada de instrumentos competitivos como tradicionalmente ocorrem em leilões. Pior do que isso, não há garantias de que os atuais concessionários não irão agir de forma oportunista, anuindo com acordos que sabidamente não irão honrar, como estamos cansados de testemunhar nas últimas concessões rodoviárias e aeroportuárias.

No caso particular da eventual renovação antecipada dos contratos de concessão de ferrovias originalmente pactuados com a Companhia Vale do Rio Doce, noticia-se que o valor a ser exigido como contrapartida de investimentos seria de R\$ 4 bilhões.

Diz-se pela imprensa que até mesmo as duas concessões exploradas pela Vale, Estrada de Ferro Carajás e Estrada de Ferro Vitória Minas, terão suas prorrogações antecipadas garantidas pela construção de uma Ferrovia entre Goiás e o Mato Grosso. Duas pelo preço de uma. Qual será o incentivo econômico que terá esse agente em entregar uma ferrovia de qualidade a milhares de quilômetros das linhas que atualmente opera, seja diretamente pela Vale, seja indiretamente pela sua subsidiária VLI?

Sobre esta questão, a Secretaria de Desenvolvimento do Estado do Espírito Santo - SEDES, em Nota Técnica expedida sobre a prorrogação antecipada da concessão, considerou que o valor dos investimentos projetados pelo Governo Federal estaria subdimensionado quando comparado à rentabilidade do negócio.

Segundo a SEDES, o valor estabelecido como outorga para a renovação antecipada por mais 30 anos da concessão precisa ser comparado com os resultados econômico-financeiros das operações da Concessionária pelo mesmo prazo, nas duas ferrovias mencionadas.

As últimas estatísticas financeiras disponíveis na ANTT mostram que apenas a EFVM teve receitas superiores a R\$ 2,5 bilhões em



2016 e a R\$ 3,2 bilhões em 2015. Em 2017, a receita da EFVM também ultrapassou os R\$ 2,5 bilhões. Já o lucro líquido foi de R\$ 1,1 bilhão em 2015, de R\$ 708 milhões em 2016 e de R\$ 656 milhões em 2017.

Assim, pode-se notar que o investimento que noticia-se ser o exigido corresponde à receita média de menos de 1 ano e meio de concessão. Considerando-se o lucro médio, em pouco menos de 5 anos se atinge o mesmo valor, mas a prorrogação é por mais 30 anos. E isto considerando-se, apenas a EFVM.

Os números apresentados mostram a disparidade entre o que está sendo exigido de contrapartida e o potencial de receita que pode ser gerado pelas próximas 3 décadas com a concessão das ferrovias. Há que se considerar, ainda, que a contrapartida supostamente se dará por meio de concessão autônoma, que gerará novos fluxos de receitas que também deverão ser considerados.

A despeito da alternativa escolhida, a União precisa conferir a máxima transparência à quantificação dos novos investimentos que serão assumidos pela VALE para obter a prorrogação antecipada do contrato de concessão.

Consideramos urgente e necessário, portanto, a realização de fiscalização nos órgãos e entidades encarregados da execução dos contratos de concessão da Estrada de Ferro Carajás e da Estrada de Ferro Vitória Minas, a fim de averiguar a regularidade do termo aditivo de renovação antecipada dessas parcerias, especialmente quanto ao investimento acordado como contrapartida para a renovação do contrato, se de fato é compatível com o valor de mercado da renovação, bem como, se for o caso, sejam apontadas medidas aptas a corrigir eventuais vícios encontrados nos processos.

Sala da Comissão,

Senador RICARDO FERRAÇO

