



CONGRESSO NACIONAL

Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização - CMO

Adendo ao Relatório nº 2/COI/CMO, de 2024

CD/24220.77029-00

**ADENDO AO  
RELATÓRIO Nº 2/COI/CMO, DE 2024**

**COMITÊ DE AVALIAÇÃO DAS INFORMAÇÕES SOBRE OBRAS E  
SERVIÇOS COM INDÍCIOS DE IRREGULARIDADES GRAVES - COI**

**PROJETO DE LEI ORÇAMENTÁRIA ANUAL 2025  
(Projeto de Lei do Congresso Nacional 26/2024)**





CONGRESSO NACIONAL

Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização - CMO

Adendo ao Relatório nº 2/COI/CMO, de 2024

CD/24220.77029-00

## ADENDO AO RELATÓRIO Nº 2/COI/CMO, DE 2024

### 1.1 Introdução

Nos debates ocorridos durante os trabalhos do COI, em particular na reunião final de 10/12/2024, cristalizaram-se algumas preocupações do Comitê que transcendem as informações recebidas do TCU e examinadas no corrente exercício. Neste Adendo, apresentamos questões adicionais que, ao sentir do Comitê, merecem aprofundamento posterior para embasar o acompanhamento pela CMO da execução do orçamento no exercício de 2025.

### 1.2 Ferrovia Transnordestina – Trecho entre Salgueiro/PE e Suape/PE

O projeto da nova malha da Ferrovia Transnordestina tem sido objeto de contínua atenção do Comitê nos últimos anos, tendo em vista as irregularidades constatadas na execução das obras inseridas no contrato de concessão. No Relatório 2/COI/CMO/2023, o Comitê examinou especificamente a modificação contratual (Termo Aditivo 1 ao contrato de concessão) que excluiu o trecho pernambucano entre Salgueiro e Suape do escopo da concessão. Naquela oportunidade, o Ministério dos Transportes detalhou o planejamento das atividades necessárias à implementação dessa medida (levantamento físico-financeiro de ativos e passivos do trecho devolvido, atualização de projetos e realização de obras necessárias a uma nova concessão). Estas medidas envolviam uma complexa interação entre a concessionária anterior, a ANTT e o Ministério, dispondo de um orçamento de cerca de R\$ 100 milhões de reais em 2024 (desse montante, R\$ 11 milhões foram efetivamente empenhados até esta data). Já no ano de 2025, esse mesmo projeto<sup>1</sup> continua figurando no orçamento com um valor de R\$ 89.556.381,

Entende o Comitê que esta iniciativa deve ser objeto de acompanhamento detalhado por parte do controle externo: está-se diante da oportunidade de iniciar um projeto praticamente “greenfield”, com um legado bastante pequeno do contrato anterior – portanto, a oportunidade de começar uma obra importante sem os vícios que comprometeram profundamente o empreendimento na concessionária anterior.

<sup>1</sup> Sequencial 26.783. 3901.161K.0026 - Construção da Ferrovia Transnordestina - trecho entre Salgueiro/PE e Porto Suape/PE - EF-232





## CONGRESSO NACIONAL

### Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização - CMO Adendo ao Relatório nº 2/COI/CMO, de 2024

Para que isso seja possível, o primeiro passo é sistematizar a informação sobre o andamento dos trabalhos, para que se visualizem os riscos e os pontos críticos. Desta forma, propõe o Comitê que seja solicitado ao TCU a realização de levantamento no empreendimento (26.783.3901.161K.0026 - Construção da Ferrovia Transnordestina - trecho entre Salgueiro/PE e Porto de Suape/PE - EF-232), com vistas a apurar as principais medidas adotadas até o momento para a retomada do trecho, o grau de execução dos respectivos contratos em termos físicos e financeiros, o cronograma estimado para a conclusão da apuração das condições do trecho devolvido e para a realização dos projetos necessários à relicitação, bem como de eventuais riscos ou pontos críticos detectados até o momento para o atingimento desses objetivos.

#### 1.3 BR-381/MG

O Comitê também debateu a situação do trecho da BR-381 entre Belo Horizonte e Governador Valadares (km 148,00 a km 451,46), obra de grande volume de tráfego e ainda com altíssimos índices de acidentes e problemas de tráfego. O trecho de 303,4 km já teve concluído o leilão de concessão<sup>2</sup>, mas o contrato ainda não foi assinado<sup>3</sup>. Os aspectos regulatórios do contrato foram examinados em minúcia pelo TCU (Acórdãos 1142/2023 – Plenário e 1387/2023 – Plenário), revelando-se extremamente complexos; acrescenta a essa complexidade o fato de que existem trechos que já estão sendo duplicados pelo DNIT com obras de elevado risco de engenharia, e que virão a ser incorporados à concessão somente após a conclusão da obra<sup>4</sup>

Ocorrem duas preocupações ao Comitê: uma, de caráter mais geral, a do correto equacionamento do contrato de concessão, de especial importância no momento atual em que o período de 30 anos de exploração privada está por iniciar-se (sendo, portanto, a hora exata de intervir caso ocorra alguma impropriedade que comprometa a sua execução).

A outra preocupação é mais pontual: o eventual atraso das obras já a cargo do DNIT, que afeta a funcionalidade presente da rodovia e trará, inevitavelmente, disputas em relação aos efeitos sobre o contrato quando da sua incorporação à concessão.

<sup>2</sup> <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/noticias/2024/08/ministerio-dos-transportes-conclui-leilao-da-br-381-mg>

<sup>3</sup> <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/rodovias/novos-projetos-em-rodovias/br-381-mg>

<sup>4</sup> Em especial, pela sua complexidade, o Lote 8 (km 422,65 ao km 450,54) e a futura Variante de Santa Bárbara





## CONGRESSO NACIONAL

Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização - CMO

Adendo ao Relatório nº 2/COI/CMO, de 2024

CD/24220.77029-00

Uma apuração preliminar aponta para diversos problemas em diferentes subtrechos. Ao que se pôde identificar em caráter prévio, o trecho entre Governador Valadares e Jaguaráçu (Lotes 1 e 2) sequer teve as obras iniciadas; o Lote 3 (em especial na região de Antônio Dias) enfrenta problemas críticos de execução (carreamento de terra sobre a rodovia, avarias em trechos já duplicados, abandono de parcelas inacabadas e falta de sinalização ou sinalização inadequada; o Lote 6 não teve concluídas as obras previstas na licitação original; por fim, o Lote 8 (trecho Belo Horizonte/Ravena, em plena área urbana metropolitana) ainda não foi iniciado e depende não apenas de obras físicas, mas também de um complexo plano de realocação de moradores em áreas de domínio da rodovia. Em suma, um quadro de atrasos significativos, problemas técnicos e administrativos, e a necessidade de reestruturação das ações para conclusão das obras.

Também aqui há que dar-se o primeiro passo, pela coleta das informações sobre a situação atual, como etapa imprescindível para alcançar uma estratégia de controle eficaz. Propõe então o Comitê que se solicite ao TCU a realização de levantamento no empreendimento, com vistas a apurar a regularidade dos dispositivos do contrato de concessão em seus aspectos econômicos e regulatórios (especialmente à vista de seus apontamentos preventivos em diferentes Acórdãos), bem como o andamento da execução física e financeira das obras atualmente em andamento a cargo do DNIT no trecho, identificando eventuais atrasos e suas causas e consequências prováveis.

### **1.4 CONCLUSÃO – ADENDO AO VOTO DO RELATÓRIO Nº 2/COI/CMO, DE 2024**

Diante do exposto, votamos por acrescentar às conclusões do Relatório 2/COI/CMO/2024 as seguintes propostas de providências à Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização do Congresso Nacional:

- I – solicitar ao Tribunal de Contas da União que realize alertar levantamentos:
- a) no empreendimento de Construção da Ferrovia Transnordestina - trecho entre Salgueiro/PE e Porto de Suape/PE - EF-232 (sequencial orçamentário 26.783.3901.161K.0026), com vistas a apurar:





## CONGRESSO NACIONAL

### Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização - CMO Adendo ao Relatório nº 2/COI/CMO, de 2024

1. as principais medidas adotadas até o momento para a retomada do trecho;
  2. o grau de execução dos respectivos contratos em termos físicos e financeiros;
  3. o cronograma estimado para a conclusão da apuração das condições do trecho devolvido e para a realização dos projetos necessários à relicitação; e
  4. eventuais riscos ou pontos críticos detectados até o momento para o atingimento desses objetivos; e
- b) no trecho rodoviário da BR-381 entre Belo Horizonte e Governador Valadares (km 148,00 a km 451,46), com vistas a apurar:
1. a regularidade dos dispositivos do contrato de concessão em seus aspectos econômicos e regulatórios (especialmente à vista de seus apontamentos preventivos em diferentes Acórdãos); e
  2. o andamento da execução física e financeira de cada uma das obras atualmente em andamento a cargo do DNIT no trecho, identificando eventuais atrasos e suas causas e consequências prováveis.

Brasília/DF, de dezembro de 2024

Deputado LULA DA FONTE  
PP/PE - Coordenador do COI

Membros do Comitê de Avaliação das Informações sobre Obras e Serviços com Indícios de Irregularidades Graves – COI	
Deputado AJ ALBUQUERQUE (PP/CE)	Deputado JULIO CESAR RIBEIRO (REPUBLICANOS/DF)
Deputado JUNINHO DO PNEU (UNIÃO/ RJ)	Deputado BETO RICHA (PSDB/PR)





CONGRESSO NACIONAL

Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização - CMO

Adendo ao Relatório nº 2/COI/CMO, de 2024

CD/24220.77029-00

Deputada ROSÂNGELA REIS (PL/MG)	Deputado FLORENTINO NETO (PT/PI)
Senador GIORDANO (MDB/SP)	Senador CIRO NOQUEIRA (PP/PI)
Senador MARCOS ROGÉRIO (PL/RO)	



\* C D 2 4 2 2 0 7 7 0 2 9 0 0 \*