



## **NOTA TÉCNICA**

**ASSUNTO:** Ferrovia Transnordestina – Desapropriações – Piauí

**DATA:** 22/03/2016

### **ESBOÇO DA SITUAÇÃO ATUAL**

#### **1. CONTEXTUALIZAÇÃO DO PROBLEMA**

Em 19/03/2008, foi celebrado entre o DNIT e o Governo do Estado do Piauí, tendo como órgão executor a SETRANS e como interveniente a TRANSNORDESTINA LOGISTICA S.A., o Convênio DIF/TT N° 284/2007, cujo objeto era a cooperação técnica e financeira para desapropriação da faixa de domínio da Ferrovia Transnordestina no Estado do Piauí – Trecho: Divisa PE/PI – Elizeu Martins.

Para efetuar as avaliações dos imóveis e emitir os laudos correspondentes, foi contratada a empresa PAC ENGENHARIA LTDA, que utilizou como referência tabelas praticadas por órgãos federais em procedimentos correlatos.

Durante a execução do referido convênio, várias foram as dificuldades encontradas, dentre elas, podemos citar:

- Os baixos valores, às vezes irrisórios, das indenizações. Há diversos relatos de proprietários que receberam como proposta indenizações na casa dos R\$ 5,00 (cinco reais). Esta situação, além de gerar tensão e instabilidade nas relações entre proprietários e a TRANSNORDESTINA LOGISTICA S.A., implicam também em dificuldade para o desembaraço



**GOVERNO DO ESTADO DO PIAUÍ**  
**SECRETARIA DOS TRANSPORTES – SETRANS**

dos processos, pois esses laudos são constantemente questionados pelos proprietários e posseiros;

- Muitas vezes, o trajeto da ferrovia divide propriedades ao meio, impossibilitando completamente o uso do imóvel pelo seu proprietário. Tais circunstâncias não foram levadas em consideração na elaboração dos laudos;
- Ausência de documentos comprobatórios da propriedade dos imóveis;
- Morosidade dos juízes em despachar os processos;
- Conflito de competência entre as esferas federal e estadual do Poder Judiciário;
- Dificuldade de acompanhamento dos processos, em função da distância entre as comarcas e a capital;
- Em alguns trechos, o trajeto da ferrovia recai sobre terras de entes públicos, como a CHESF, INTERPI ou INCRA. Em tais casos, há muitas dificuldades de expedição do competente documento que permita a cessão de uso para a ferrovia.

Para tentar solucionar esses entraves e executar a contento o objeto do Convênio DIF/TT N° 284/2007, a SETRANS contava com equipe multidisciplinar composta de profissionais das áreas de engenharia civil, engenharia de agrimensura, assistência social e jurídica.

A referida equipe trabalhava nas mais diversas frentes, desde o apoio à PGE, a quem competia o ajuizamento e acompanhamento dos processos de desapropriação nas comarcas, como também nos trabalhos de assistência social junto às famílias cujos imóveis estavam sujeitos à desapropriação.



**GOVERNO DO ESTADO DO PIAUÍ  
SECRETARIA DOS TRANSPORTES – SETRANS**

No entanto, em 19 de agosto de 2014, final da última gestão estadual, apesar da intenção do conveniente (DNIT) em prorrogar o convênio, o Governo do Estado, através da Secretaria dos Transportes, não celebrou o termo aditivo, resultando, assim, na expiração de sua vigência.

## **2. RESUMO QUANTITATIVO DA SITUAÇÃO ATUAL**

- Quant. de Laudos existentes: 494
- Quant. de pagamentos efetuados: 470
- Quant. de processos com imissão na posse: 285
- Quant. de processos com alvará: 56
- Quant. de processos com sentença: 239
- Quant. de laudos novos: 31 (levantamento realizado pela TLSA)

Apesar da quantidade de pagamentos em relação aos laudos existentes ser bastante significativa, alguns dos processos remanescentes se referem a áreas de assentamentos do INCRA, envolvendo, portanto, uma grande quantidade de famílias.

## **3. A EXTINÇÃO DO CONVÊNIO DIF/TT Nº 284/2007 E SUAS CONSEQUÊNCIAS**

O processo de prestação de contas final do referido convênio foi longo e moroso, demandando grandes esforços do DNIT e da SETRANS.

Finalmente, em 18/03/2016, o Estado fez o pagamento do saldo remanescente apontado pelo DNIT, concluindo a prestação de contas.



**GOVERNO DO ESTADO DO PIAUÍ**  
**SECRETARIA DOS TRANSPORTES – SETRANS**

Com a extinção do convênio, não há mais a transferência dos recursos financeiros da União para o Estado, com vistas a pagar as indenizações.

#### **4. PROGNÓSTICO**

Ao longo de 2015, muitas tratativas foram mantidas com as instituições parceiras (SETRANS e DNIT), com a assistência da PGE, AGU e Procuradoria do DNIT, visando à elaboração de plano de trabalho para a celebração de novo convênio, com vistas a concluir a desobstrução da faixa de domínio por onde passa a ferrovia.

No entanto, em reunião realizada na sede do DNIT em setembro do ano passado, o cenário apontava que, com o encerramento do convênio, o remanescente das desapropriações deveria ser de responsabilidade do DNIT, através de suas superintendências regionais, ou, em segundo plano, da Transnordestina Logística SA., que seria compensada de alguma forma. Um fator que reforça a solução através das alternativas acima apontadas diz respeito ao entendimento das procuradorias federais de que a União não pode delegar a competência do ajuizamento das ações de desapropriação aos Estados, criando um entrave de difícil superação à participação desses entes federativos nestes processos .

Teresina, 22 de março de 2016.

Guilhermano Pires Ferreira Corrêa

Secretário dos Transportes