

**DIRETORIA LEGISLATIVA
CONSULTORIA LEGISLATIVA**

ORIGEM: COMISSÃO EXTERNA DA CONSTRUÇÃO DA FERROVIA NOVA TRANSNORDESTINA (CEXTRANS)

TIPO DE TRABALHO: INFORMAÇÃO TÉCNICA

ASSUNTO: Audiência pública realizada em 22/03/2016, com a participação de representantes das Secretarias de Infraestrutura dos Estados abrangidos pela ferrovia Nova Transnordestina.

CONSULTORA: ROSE MIRIAN HOFMANN

DATA: 09/05/2016

Palestrante:

Sr. Germano Vieira, Procurador do Estado do Ceará, representando o Sr. André Macêdo Facó, Secretário de Estado da Infraestrutura do Estado do Ceará;

Sr. Luiz Quental Coutinho, Secretário-Executivo de Projetos Estruturadores, representando a Secretaria de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco;

Sr. Mário Dirani, Diretor de Infraestrutura Ferroviária do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

Tema: Debate com os Secretários de Infraestrutura dos Estados abrangidos pelo empreendimento, com vistas a colher suas percepções e verificar o *status* das ações de desapropriação, tendo em vista a parceria firmada entre os governos estaduais e o DNIT.

Data: 22/03/2016

O Deputado Raimundo Gomes de Matos, Coordenador da Comissão Externa da Construção da ferrovia Nova Transnordestina (CEXTRANS), deu início à audiência convidando os palestrantes para comporem a mesa. O Secretário de Infraestrutura do Piauí não esteve presente, mas enviou um documento com informações do trecho inserido naquele Estado, o qual foi compartilhado com os membros da Comissão.

Com a palavra, o Sr. Luiz Quental Coutinho, representante da Secretaria de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco (SDEC), apresentou um panorama sobre o andamento da obra, bem como sobre a situação das desapropriações, que seguem compiladas no Quadro 1. Os dados foram extraídos do relatório que a Transnordestina Logística S.A. (TLSA) envia à SDEC mensalmente.

Quadro 1 – Andamento da obra por trecho

TRECHO	EXTENSÃO	ESTADO	LIBERADO PARA OBRA (desapropriações)	EVOLUÇÃO DE OBRA
SALGUEIRO - MISSÃO VELHA (SMV)	96 KM	CE	100%	100%
MISSÃO VELHA – PECÉM (MVP)	526 KM	CE	85%	14%
ELISEU MARTINS – TRINDADE (EMT)	423 KM	PE (29,6KM) - PI	92%	53%
TRINDADE – SALGUEIRO (TS)	163 KM	PE	100%	100%
SALGUEIRO – SUAPE (SPS)	544 KM	PE	74%	49%

Fonte: <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-temporarias/externas/55a-legislatura/construcao-da-ferrovia-nova-transnordestina/documentos/audiencias-publicas/luiz-quental-coutinho-secretario-executivo-de-projetos-estruturadores-da-secretaria-de-desenvolvimento-economico-de-pernambuco>

Como características principais da ferrovia Nova Transnordestina em Pernambuco, listou as seguintes:

- Trechos principais: Divisa PE/PI – Trindade, Trindade – Salgueiro e Salgueiro – SUAPE;
- Municípios atingidos: 35;
- Quantidade de segmentos: 12;
- Responsável pelas desapropriações: AGU / Governo do Estado;
- Convênios com o DNIT: TC-164/2003/DNIT/DIF e TC-282/2007/DNIT/DIF;
- Extensão total: 737,5 km;
- Extensão liberada para obra: 595,9 km – **80,8%** (Divisa PE/PI – SPS-07);
- Extensão executada: 370,5 km – **50,2%**;
- Extensão suspensa por modificação no traçado: 141,6 km – **19,2%** (SPS-08 – SPS-09);
- Extensão liberada e não iniciada: 97,2 km – **13,2%** (SPS-06 – SPS-07);
- Previsão de conclusão: janeiro/2017.

O prazo indicado, ponderou, é aquele que consta nos relatórios da TLSA, embora já seja notória a impossibilidade de seu cumprimento.

Em seguida, apresentou o resumo geral das desapropriações, conforme Quadro 2.

**Quadro 2 – Resumo geral da desapropriação
(dados atualizados em 16/03/2016)**

SUBTRECHOS	TOTAL		STATUS DAS AÇÕES DE DESAPROPRIAÇÃO								PROPRIEDADES DA UNIÃO		
	TOTAL DE LAUDOS	EXTENSÃO (KM)	TOTAL DE PROCESSOS	DEPOSITADOS		IMISSÃO DE POSSE PROVISÓRIA		CONCILIADOS		ALVARÁ		Nº DE LAUDOS	PERCENTUAL %
				Nº DE LAUDOS	PERCENTUAL %	Nº DE LAUDOS	PERCENTUAL %	Nº DE LAUDOS	PERCENTUAL %	Nº DE LAUDOS	PERCENTUAL %		
PESQUEIRA / BELÉM DE MARIA	420	97,17	420	420	100,0	420	100,0	393	93,57	357	85,00	0	0,00
SALGUEIRO / PESQUEIRA	1.255	305,25	1.218	1.218	100,0	1.217	99,92	1.169	95,98	1.132	92,94	37	2,95
SALGUEIRO / TRINDADE	436	162,89	436	435	99,77	435	99,77	420	96,33	411	94,27	0	0,00
TRINDADE / DIVISA PE-PI	99	29,35	99	99	100,0	98	98,99	98	98,99	93	93,94	0	0,00
TOTAL	2.210	594,65	2.173	2.172	99,95	2.170	99,86	2.080	95,72	1.993	91,72	37	1,67

Fonte: <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-temporarias/externas/55a-legislatura/construcao-da-ferrofia-nova-transnordestina/documentos/audiencias-publicas/luiz-quental-coutinho-secretario-executivo-de-projetos-estruturadores-da-secretaria-de-desenvolvimento-economico-de-pernambuco>

A partir do Quadro 3, detalhou as pendências de desapropriação por segmento. Trata-se das etapas a serem vencidas até a conclusão do processo, que se dá com a imissão de posse definitiva.

Quadro 3 – Pendências de desapropriação por segmento

LIMITES		EXTENSÃO (km)	QTD PROCESSOS	PENDÊNCIAS DA DESAPROPRIAÇÃO					
INICIAL	FINAL			AJUIZAMENTO	IMPP	CONCILIAÇÃO	ALVARÁ	IMPD	TOTAL
Salgueiro	Bom Nome	66,2	284	0	0	3	1	36	40
Bom Nome	Serra Talhada	53,7	244	0	0	10	7	127	144
Serra Talhada	Custódia	60,4	289	0	0	12	12	73	97
Custódia	Arcoverde	72,8	139	0	0	19	12	33	64
Arcoverde	Pesqueira	53	262	0	0	5	4	202	211
Pesqueira	Cachoeirinha	43,8	199	0	0	4	8	157	169
Cachoeirinha	Belém de Maria	53,4	221	0	0	24	31	33	88
Belém de Maria	Escada	57,1		SUSPENSOS					
Escada	Ipojuca (Suape)	84,5							
Trindade	Divisa PE/PI (Araripina)	29,6	99	0	0	2	5	84	91
Salgueiro	Trindade	163	436	0	0	11	9	128	148
		737,5		0	0	90	89	873	1.052

Observações:

1 - IMPP – IMISSÃO DE POSSE PROVISÓRIA

2 - IMPD – IMISSÃO DE POSSE DEFINITIVA

3 - Os segmentos SPS-08 e SPS-09 encontram-se suspensos, no que se refere às desapropriações, tendo em vista que as adequações do Projeto Executivo não foram aprovadas.

Fonte: <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-temporarias/externas/55a-legislatura/construcao-da-ferrofia-nova-transnordestina/documentos/audiencias-publicas/luiz-quental-coutinho-secretario-executivo-de-projetos-estruturadores-da-secretaria-de-desenvolvimento-economico-de-pernambuco>

Na sequência, apresentou uma relação com os cinco principais entraves e pendências identificados em Pernambuco.

O primeiro deles é o “Projeto da Variante da Barragem de Serro Azul” (SPS-08), um pleito do Governo de Pernambuco para a implantação de barragem com função de controle de inundação. Para descrever a situação atual, informou que após ajustes feitos no projeto executivo para esclarecer divergências encontradas entre o projeto e o orçamento, a SDEC encaminhou as informações atualizadas à TLSA, por meio do ofício nº 009/2016/SEPE/SDEC, em 07/03/16.

O segundo caso se refere à “Variante das Cidades” (SPS-09), que objetiva retirar o traçado original da ferrovia de centros urbanos nos municípios de Ribeirão, Gameleira, Escada e no distrito de Freixeiras. O Sr. Luiz Quental Coutinho explicou que o trecho antigo da malha, que interceptava essas áreas, já não era operado há muito tempo, o que levou a uma ampla ocupação da faixa de domínio. A pedido dos prefeitos, a TLSA solicitou à HG Consultoria a elaboração de um projeto de variante deslocando a linha férrea. A partir da análise técnica do projeto executivo pela ANTT, foram solicitadas adequações à TLSA.

O terceiro caso, a “Variante do Projeto CONE/Convida” (SPS-08 no município de Cabo Santo Agostinho/PE), surgiu a partir de um pleito do Consórcio Cone, direcionado diretamente à TLSA, para evitar a interceptação de um grande projeto habitacional previsto nas proximidades de Suape. Atualmente, aguarda-se reunião entre a TLSA/CONVIDA para apresentação do estudo.

Devido à alteração de traçado dos lotes SPS-08 e SPS-09, surgiu o quarto entrave, qual seja: a necessidade de elaboração de novo EIA/RIMA para subsidiar o licenciamento ambiental conduzido pelo Ibama. A TLSA já protocolou os estudos no órgão ambiental e aguarda o resultado da análise. Segundo o palestrante, o Ibama realizou vistoria em todo o trecho da Transnordestina em Pernambuco em fevereiro/2016 e emitiria parecer em até 60 dias.

Como quinto entrave, foi apresentado o caso da Igreja de Custódia, localizada no trecho SPS-04, onde houve solicitação tanto do Iphan quanto do Ministério Público para que o traçado fosse desviado para evitar danos ao patrimônio histórico. Informou que a TLSA apresentará projeto

arqueológico ao Iphan e já enviou para análise da ANTT o projeto do desvio de traçado, conforme carta CEX PRTR 373-15 (24/11/2015).

Por fim, esclareceu que o Governo do Estado de Pernambuco só está autorizado a continuar os serviços de desapropriações das ações já ajuizadas na Justiça Estadual e Federal. Para as novas desapropriações, em especial nos lotes SPS-08 e SPS-09, o Governo estadual só poderá iniciar o processo após posicionamento jurídico da AGU e DNIT, além da celebração de novo convênio, tendo em vista que os atuais instrumentos não contemplam esses trechos.

Segundo ele, houve um documento pelo qual o Governo de Pernambuco foi informado que não deveria dar andamento a essas novas desapropriações, pois elas seriam objeto de trabalho da AGU. Com essa fala, agradeceu a oportunidade de participação e colocou-se à disposição para esclarecer quaisquer dúvidas.

A palavra foi passada ao Deputado Zeca Cavalcanti que questionou o motivo da paralisação da obra entre os municípios de Custódia/PE e Pesqueira/PE, que corta toda a cidade de Arcoverde/PE. O Sr. Luiz Quental Coutinho afirmou que as obras estão de fato paralisadas em Pernambuco, conforme consta no relatório da TLSA de fevereiro/2016, e isso não se restringe aos trechos mencionados pelo Deputado. Até onde tem informação, isso se deve a um distrato do contrato que existia com a Odebrecht e que, até o momento, não teria sido objeto de nova licitação.

Relatou que em reunião realizada entre o Governador de Pernambuco e o Sr. Ciro Gomes, atual presidente da TLSA, este teria informado que o traçado naquele Estado tem sido objeto de replanejamento, mas que depende da disponibilidade de recursos, os quais não estavam sendo liberados como planejado.

O Deputado Raimundo Gomes de Matos ponderou, no que se refere à variante da barragem, que um projeto dessa natureza não é algo imprevisível, questionando, portanto, se teria havido falta de comunicação entre os diferentes envolvidos para compatibilização das obras ainda na fase de projeto. O Sr. Luiz Quental Coutinho esclareceu que os eventos de inundação que se pretende gerenciar com a nova barragem afetam inclusive a malha antiga da Transnordestina e, embora ocorram há bastante tempo, se

agravaram recentemente, o que tornou imperiosa a adoção de medidas de engenharia para o seu gerenciamento.

A palavra foi concedida ao Deputado Felipe Maia, que defendeu a expansão da ferrovia Nova Transnordestina para os Estados do Rio Grande do Norte e da Paraíba. A inclusão da linha ferroviária que liga Mossoró (RN) à cidade de Sousa (PB) – atualmente desativada – na ferrovia Transnordestina é tema do Projeto de Lei 5.095/05, do deputado Betinho Rosado, que aguarda apreciação pelo Senado Federal.

O Sr. Mário Dirani, representante do DNIT, esclareceu que qualquer novo projeto ferroviário precisa ser incluído no Sistema Nacional de Viação (SNV), por meio de aprovação legislativa, o que não impede que se busque, paralelamente a esse trâmite, a sua inclusão no Plano Plurianual (PPA) para garantir recursos para sua implantação.

Prosseguiu-se a audiência com a exposição do Sr. Germano Vieira, Procurador do Estado do Ceará, que atua desde 2009 nos processos de desapropriação relacionados à ferrovia Nova Transnordestina.

A tarefa de desapropriação dos imóveis na faixa de domínio (com 80 m de largura) foi atribuída ao Estado do Ceará por meio de convênio com o DNIT, da mesma forma como já mencionado no caso de Pernambuco. O objeto do convênio é assinalado na Figura 1.

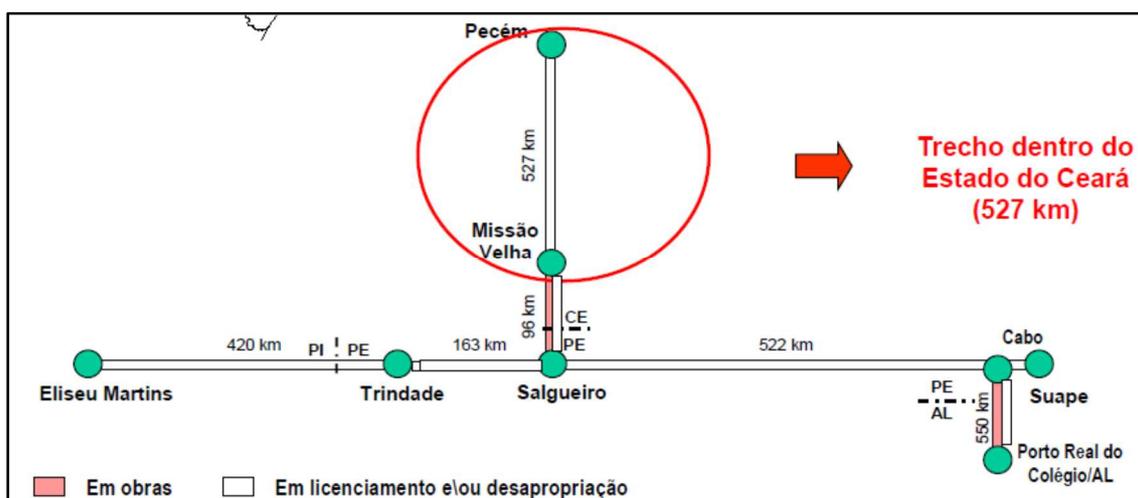


Figura 1 – Objeto do convênio entre Governo do Ceará e DNIT para desapropriação da faixa de domínio

Em seguida, apresentou a Figura 2, que traz a situação resumida das desapropriações no Ceará.



Figura 2 – Situação das desapropriações no Ceará

No trecho de 5 km assinalado como “aguardando liberação para obra”, explicou tratar-se de suspensão das desapropriações por uma questão relacionada ao Iphan.

Para detalhar as informações por segmento, apresentou o Quadro 4.

Quadro 4 – Resumo das desapropriações no Ceará (Fevereiro/2016)						
TRECHO	SEGMENTO PROJETO	MUNICÍPIOS	TOTAL		IMISSÃO DE POSSE CUMPRIDA	
			TOTAL DE LAUDOS	EXTENSÃO EM KM	EXTENSÃO EM KM	PERCENTUAL %
MISSÃO VELHA / PIQUET CARNEIRO 200,00 KM	MVP-01	MISSÃO VELHA / LAVRAS DA MANGABEIRA	755	50,000	49,952	99,90%
	MVP-02	LAVRAS DA MANGABEIRA / ICÓ		50,000	49,467	98,93%
	MVP-03	ICÓ / ACOPIARA		50,000	49,976	99,95%
	MVP-04	ACOPIARA / PIQUET CARNEIRO		50,000	45,760	91,52%
SUBTOTAL			755	200,00	195,155	97,58%
PIQUET CARNEIRO / ARACOIABA 200,00 KM	MVP-05	PIQUET CARNEIRO / QUIXERAMOBIM	371	50,000	50,000	100,00%
	MVP-06	QUIXERAMOBIM / QUIXADÁ		50,000	50,000	100,00%
	MVP-07	QUIXADÁ		50,000	50,000	100,00%
	MVP-08	QUIXADÁ ARACOIABA		50,000	41,243	82,49%
SUBTOTAL			371	200,00	191,243	95,62%
ARACOIABA / PORTO DO PECÉM 126,757 KM	MVP-09	ARACOIABA / GUAIÚBA	291	50,000	32,009	58,71%
	MVP-10	GUAIÚBA / PECÉM		50,000	7,185	14,37%
	MVP-11	PECÉM / KM 526,575		26,575	23,229	87,41%
SUBTOTAL			291	126,575	62,422	49,32%
TOTAL			1417	526,575	448,820	85,23%
Fonte: http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-temporarias/externas/55a-legislatura/construcao-da-ferrofia-nova-transnordestina/documentos/audiencias-publicas/germano-vieira-procurador-do-estado-do-ceara						

Contextualizando a obra no Estado do Ceará, destacou os seguintes marcos no histórico do projeto:

- ABR/08 - Firmado Convênio de Cooperação Técnica e Financeira para desapropriação da Faixa de Domínio da Transnordestina entre DNIT e Governo do Estado do Ceará, por meio da sua Secretaria de Infraestrutura, tendo como intervenientes a Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos (Metrofor) e a Companhia Ferroviária do Nordeste – CFN (atual Transnordestina Logística S.A.).
- JUN/09 - Contratadas as duas empresas que ficariam responsáveis pela elaboração dos laudos de avaliação dos imóveis atingidos pela ferrovia.
- AGO/09 - Por meio de Carta Oficial, a CFN solicita a suspensão do processo de desapropriação nos trechos de APAS e MONÓLITOS, conforme recomendações do Iphan e do Ibama.

- JAN/10 - Dá-se início ao processo de desapropriação dos imóveis atingidos pelo projeto.
- AGO/10 - Assinatura da Ordem de Serviço para dar início às obras da Transnordestina.
- NOV/10 - Por meio de Carta Oficial, a TLSA - Transnordestina Logística S.A. (antiga CFN) solicita a suspensão do processo de desapropriação no trecho entre o km 176 + 900 e o km 185 + 800 (Mudança de traçado - ajuste de largura da Faixa de Domínio), suspendendo assim 24 ações ajuizadas pela PGE.
- MAI/11 - Por meio de Carta Oficial, a TLSA solicita a continuidade do processo de desapropriação nos dois trechos anteriormente suspensos (entre os km 176 + 900 e 185 + 800 e os trechos de APAS e Monólitos), gerando um acréscimo de 272 laudos de desapropriação.

Em relação ao Convênio 283, celebrado com o DNIT, trouxe os seguintes valores:

- Valor do Convênio: R\$ 14.833.386,93;
- Governo Federal (DNIT): R\$ 13.350.048,24; e
- Governo Estadual: R\$ 1.483.338,69.

Desses valores, 94,37% já foram gastos, considerando que o desembolso desses se dá na propositura das demandas, por meio de depósito judicial.

Por fim, relatou ter havido ainda no início das desapropriações um questionamento dentro da Procuradoria Geral do Estado do Ceará sobre a validade jurídica do convênio, por implicar em delegação de competência institucional da AGU. Decidiu-se, à época, que para evitar quaisquer problemas posteriores, a procuradoria estadual executaria materialmente as desapropriações, mas legalmente, em todas as demandas que o Estado do Ceará propôs junto à Justiça Federal, o faria em litisconsórcio com o DNIT por meio de sua procuradoria.

Ocorre que, ainda assim, em meados de 2013, o Ceará recebeu um ofício da Diretoria de Infraestrutura Ferroviária do DNIT

suspendendo novas ações de desapropriação. Essa é a explicação para que se tenha no último trecho 65 km ainda por desapropriar.

O Sr. Luiz Quental Coutinho registrou que Pernambuco, assim como o Ceará, também está com as desapropriações suspensas.

A palavra foi passada ao Sr. Mário Dirani, Diretor de Infraestrutura Ferroviária do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), que iniciou sua fala apresentando a Figura 3, indicando em verde o que já está concluído, em azul o que está em execução, em amarelo o que está sendo contratado e em vermelho o que está em revisão de projeto e aguardando o licenciamento ambiental.

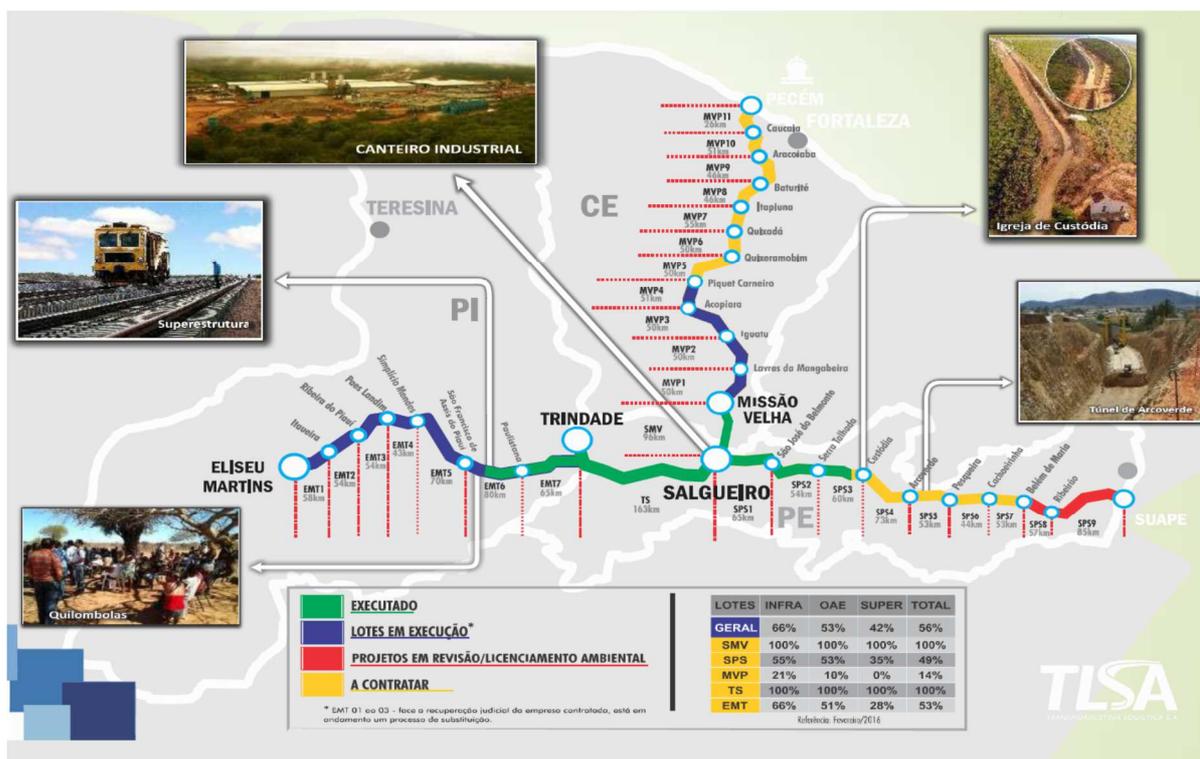


Figura 3 – Andamento das obras da Ferrovia Nova Transnordestina

Em seguida, trouxe as seguintes informações gerais sobre a obra:

- Valor atualizado: R\$ 11,23 Bilhões/fevereiro de 2016;
- Data de Início da obra: junho/2006;
- Data de Conclusão da obra: janeiro/2017 (previsão contratual);
- Capacidade: 30 milhões toneladas/ano;

- Rampa máxima: 1,0% (exportação) e 1,5% (importação);
- Raio mínimo de curva: 400 m;
- Velocidade máxima: 80 km/h;
- Carga por eixo: 32,5 toneladas; e
- Tipo de Bitola: Mista e Larga.

Apesar da previsão contratual de conclusão da obra em janeiro de 2017, a TLSA apontou em seu último relatório um dado mais realista que indica seu encerramento em dezembro de 2018.

Em seguida apresentou o Quadro 5 que segrega os recursos da obra por fonte.

Quadro 5 – Recursos por fonte						
Previstos x liberados						
RECURSOS TRANSNORDESTINA				Mês-base: fev/2016		
FONTES	ORÇAMENTO TOTAL		RECURSOS LIBERADOS		SALDO DE RECURSOS	
	VALOR	%	VALOR	%	VALOR	%
RECURSOS PRÓPRIOS	3.884.389.702	34,58%	2.667.261.240	43,46%	1.217.128.462	23,89%
CSN	1.887.342.374	16,80%	1.318.302.304	21,48%	569.040.070	11,17%
<i>CSN EQUITY</i>	711.642.374	6,34%	642.837.340	10,47%	68.805.034	1,35%
<i>BNDES PARA CSN</i>	1.175.700.000	10,47%	675.464.964	11,01%	500.235.036	9,82%
FINOR (*)	1.143.000.000	10,18%	364.358.936	5,94%	778.641.064	15,28%
VALEC (*)	854.047.328	7,60%	984.600.000	16,04%	-130.552.672	-2,56%
RECURSOS DE TERCEIROS	4.281.400.000	38,11%	3.470.310.329	56,54%	811.089.671	15,92%
SUDENE/FDNE	3.876.400.000	34,51%	3.065.105.668	49,94%	811.294.232	15,92%
BNDES	225.000.000	2,00%	225.204.661	3,67%	-204.661	0,00%
BNB/FNE	180.000.000	1,60%	180.000.000	2,93%	0	0,00%
OUTRAS FONTES	3.067.176.114	27,31%	0	0,00%	3.067.176.114	60,20%
CONTRATO USO VP	3.067.176.114	27,31%	0	0,00%	3.067.176.114	60,20%
TOTAL	11.232.965.816		6.137.571.569		5.095.394.247	

*Conforme acordo de investimento, cláusula 3.1.4, os recursos oriundos do Finor/FDNE poderão ser substituídos pela Valec caso haja impossibilidade de liberações de crédito por parte destas fontes;

*Conforme acordo de investimento, cláusula 3.1.4, a correção monetária do orçamento será aportada pela Valec em substituição ao FDNE e Finor.

Fonte: <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-temporarias/externas/55a-legislatura/construcao-da-ferrovia-nova-transnordestina/documentos/audiencias-publicas/mario-dirani-diretor-de-infraestrutura-ferroviaria-do-departamento-nacional-de-infraestrutura-de-transportes-dnit>

O Quadro 6, por sua vez, detalha os recursos previstos e liberados por trecho.

Quadro 6 – Recursos aplicados por fonte											
Previstos x liberados											
RECURSOS TRANSNORDESTINA										Mês-base: fev/2016	
	km	Previsto	BNDES_ CSN	BNDES_ TLSA	Finor	BNB_FNE	Sudene_ FDNE	Valec	CSN	Contrato uso VP	Total
Financiamento previsto		11.232,96	1.175,70	225,00	1.143,00	180,00	3.876,40	854,05	711,64	3.067,18	11.232,97
Missão Velha – Salgueiro	96	369,47	131,80	-	39,21	-	92,10	2,93	89,77	-	355,81
Salgueiro – Trindade	163	721,62	131,79	80,57	27,75	162,84	116,54	40,78	155,85	-	716,13
Trindade – Eliseu Martins	423	2.289,59	317,09	144,63	45,30	17,6	741,08	232,14	74,61	-	1.572,01
Salgueiro – Suape – Cabo	544	4.968,80	94,79	-	244,65	-	1.979,85	531,99	203,21	-	3.054,48
Missão Velha – Pecém	526	2.833,48	-	-	7,45	-	135,54	192,44	123,80	-	459,21
Total	1753	11.232,96	675,46	225,20	364,36	180,00	3.065,10	1.000,28	647,25	0	6.157,65
% por Financiamento	-	-	57%	100%	32%	100%	79%	117%	91%	0%	55%
*Conforme acordo de investimento, cláusula 3.1.4, os recursos oriundos do Finor/FDNE poderão ser substituídos pela Valec caso haja impossibilidade de liberações de crédito por parte destas fontes;											
*Conforme acordo de investimento, cláusula 3.1.4, a correção monetária do orçamento será aportada pela Valec em substituição ao FDNE e Finor.											
Fonte: http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-temporarias/externas/55a-legislatura/construcao-da-ferrofia-nova-transnordestina/documentos/audiencias-publicas/mario-dirani-diretor-de-infraestrutura-ferroviaria-do-departamento-nacional-de-infraestrutura-de-transportes-dnit											

Com o gráfico 1 foi apresentado o desembolso do empreendimento por ano e com o gráfico 2 a comparação do avanço físico e financeiro da obra.

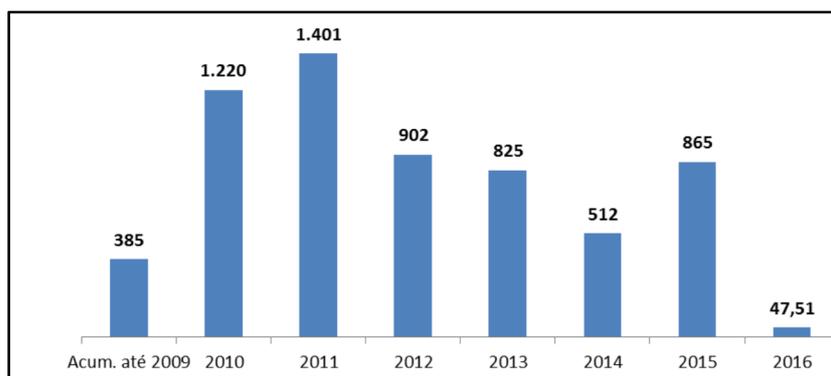


Gráfico 1 – Desembolso anual em milhões de reais



Gráfico 2 – Comparação do avanço físico e financeiro da obra

Como já mencionado, o DNIT possui três convênios com os Estados de Pernambuco, Piauí e Ceará, pelos quais são repassados os recursos necessários à desapropriação, compreendendo não somente a indenização, mas também a contratação das empresas que elaboram os laudos, de assistentes sociais e de advogados que atuam nessa atividade. O Quadro 7 resume os pagamentos previstos e efetuados em cada instrumento.

Quadro 7 – Desapropriação Transnordestina		
	PAGAMENTOS PREVISTOS	PAGAMENTOS EFETUADOS
PERNAMBUCO – Convênio 282/2007	R\$ 30.082.733,99	R\$ 26.239.774,54
PIAUI – Convênio 284/2007	R\$ 11.791.620,30	R\$ 5.250.000,00
CEARÁ – Convênio 283/2007	R\$ 14.833.386,93	R\$ 13.330.902,81

Fonte: <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-temporarias/externas/55a-legislatura/construcao-da-ferrovia-nova-transnordestina/documentos/audiencias-publicas/mario-dirani-diretor-de-infraestrutura-ferroviaria-do-departamento-nacional-de-infraestrutura-de-transportes-dnit>

Verifica-se uma defasagem maior no Estado do Piauí, em função da extinção do convênio no final de 2014, sem a devida renovação. Segundo o representante do DNIT, houve um processo de prestação de contas que se arrastou pelo ano de 2015 todo e, na data da audiência (22/03/2016), o governo do estado do Piauí havia feito o pagamento de uma GRU para finalizar o processo, evitando a abertura de uma tomada de contas especial.

Após a extinção do convênio, o DNIT buscou alternativas para prosseguir com a desapropriação. Houve uma proposta de que todo o

procedimento fosse feito pela concessionária, que ajuizaria a ação, e a partir daí o DNIT assumiria o pagamento das indenizações.

Conforme se observa no Quadro 8, no Estado do Piauí encontra-se o maior volume de pendências relacionadas à imissão de posse. Segundo o representante do DNIT, o estado tem algumas características específicas que dificultam o processo, a exemplo da distância de algumas comarcas onde é ajuizada a ação, o que desestimula alguns proprietários a irem receber indenizações, por vezes irrisórias.

Como noticiado na mídia¹, o Dr. Mário Dirani afirmou que há caso de indenização de R\$ 5,00. Explicou tratar-se de evento em que não há desapropriação integral do imóvel, mas tão somente de uma pequena parte dele.

Quadro 8 – IMISSÃO DE POSSE/KM			
CEARÁ			
TRECHO	EXTENSÃO (KM)	IMISSÃO DE POSSE CUMPRIDA (KM)	PERCENTUAL
MISSÃO VELHA / PIQUET CARNEIRO	200,00	195,155	97,58%
PIQUET CARNEIRO / ARACOIABA	200,00	191,243	95,62%
ARACOIABA / PORTO DO PECÉM	126,575	62,422	49,32%
TOTAL	526,575	448,820	85,23%
PERNAMBUCO			
TRECHO	EXTENSÃO (KM)	IMISSÃO DE POSSE CUMPRIDA (KM)	PERCENTUAL
SALGUEIRO / BELÉM DE MARIA	402,42	402,178	99,94%
SALGUEIRO / TRINDADE	162,89	162,515	99,77%
TRINDADE / DIVISA PE-PI	29,35	29,053	98,99%
TOTAL	594,65	593,817	99,86%
PIAÚI			
TRECHO	EXTENSÃO (KM)	EXTENSÃO COM IMISSÃO (KM)	PERCENTUAL
ITAUEIRA	55,40	53,04	95,7%
ITAUEIRA/ SOCORRO DO PIAUÍ/ FLORIANO	54,18	40,52	74,8%
NAZARÉ DO PIAUÍ/ OEIRAS/ SÃO JOÃO DO PIAUÍ/ SIMPLÍCIO MENDES / SOCORRO DO PIAUÍ	54,06	51,50	95,3%
OEIRAS/ PAES LADIM/ SIMPLÍCIO MENDES	42,60	35,14	82%
CONCEIÇÃO DO CANINDÉ/ FLORIANO/ SÃO JOÃO DO PIAUÍ/ SIMPLÍCIO MENDES	69,46	49,72	72%
CONCEIÇÃO DO CANINDÉ/ PICOS / PAULISTANA	79,58	74,68	93,8%
PAULISTANA/ PICOS/ SIMÕES	35,94	35,46	99%
TOTAL	391,22	340,06	86,92%
Fonte: http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-temporarias/externas/55a-legislatura/construcao-da-ferrofia-nova-transnordestina/documentos/audiencias-publicas/mario-dirani-diretor-de-infraestrutura-ferroviaria-do-departamento-nacional-de-infraestrutura-de-transportes-dnit			

¹ A exemplo da seguinte notícia: <http://www.valor.com.br/brasil/3278560/uniao-paga- apenas-r-5-agricultor-desapropriado-pela-transnordestina>. Acesso em 09.05/2016.

Para finalizar, apresentou os decretos de utilidade pública publicados em 14 de março de 2016, em favor da concessionária Transnordestina S.A, para desapropriação dos imóveis situados às margens da Ferrovia EF-232 e localizados:

- no Estado do Ceará, no trecho Missão Velha/CE – Pecém/CE, lotes 1 a 11, estacas 0+0,0,00 a 526+575,00;
- nos Estados de Pernambuco e do Piauí, no trecho Eliseu Martins/PI – Trindade/PE, lotes 1 a 7, estacas 10.151+0,00 a 73.228+0,00.

Encerrando sua fala, confirmou que realmente houve questionamento da procuradoria do DNIT em relação à competência dos estados para ajuizarem as ações de desapropriação. A partir da interveniência da AGU, chegou-se à conclusão de que o processo deveria ser ajuizado pela Procuradoria Federal. Afirmou que essa questão agora já está superada e com isso espera-se prosseguir com as atividades de desapropriação.

O Sr. Germano Vieira, Procurador do Estado do Ceará, chamou atenção para o fato de os imóveis estarem sendo transferidos ao patrimônio do DNIT e não para a concessionária. O representante do DNIT explicou que “como é um empreendimento que a gente conhece as dificuldades que ele tem para ser levado adiante, até as dificuldades de ordem financeira, então uma das formas que o Governo Federal encontrou para viabilizar ou para ajudar na viabilização desse empreendimento foi que a desapropriação fosse feita pelo DNIT”.

Segundo ele, existem empreendimentos privados, tal qual a ferrovia Nova Transnordestina, na qual a própria concessionária promoveu a desapropriação. Citou como exemplo a ALL Malha Norte, que desapropriou trecho partindo da divisa do Estado de São Paulo com o Mato Grosso, para construção de um trecho até Rondonópolis, totalizando 200 km. Logicamente, ao final da concessão, a propriedade será transferida para a União, sendo a concessionária ressarcida desse custo.

No caso da Transnordestina, os imóveis já estão sendo incorporados ao patrimônio da União e, portanto, não haverá qualquer repasse de valores ao concessionário a esse respeito ao término do contrato.

Com a palavra, o Deputado Júlio César questionou o valor tão baixo das desapropriações, que não alcançaria sequer meio por cento

do valor global da obra. Mostrou-se estarecido com a afirmação de desapropriações com o valor irrisório de R\$ 5,00 (cinco reais) e questionou sobre a possibilidade de reavaliação dos valores, em especial no Piauí, onde os valores foram mais baixos.

O representante do DNIT afirmou que alguns casos de valores muito baixos foram objeto de contestação e estavam em análise. Complementarmente, o Sr. Luiz Quental Coutinho, esclareceu que os valores são estipulados em laudo elaborado por consultoria contratada pelo Estado. Depois disso, se algum proprietário contestar o valor, há um segundo laudo, remetido posteriormente ao DNIT. Assim, frisou que a responsabilidade pelos valores é, inicialmente, de cada Estado.

O Procurador do Ceará, em contraponto, afirmou que foram raros os casos naquele Estado, talvez duas ou três ações em todo o trecho, em que o proprietário entrou com ação judicial contestando o valor da indenização. Explicou que foram promovidas audiências públicas administrativas antes da fase judicial, o que aumentou significativamente o número de acordos.

O Sr. Mário Dirani leu um excerto da Nota Técnica enviada pelo representante do Estado do Piauí, na qual consta que “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”. Ou seja, vários trechos do Piauí não foram objeto de desapropriação, por já serem terras públicas, o que pode ter interferido no valor médio a que se referiu o Deputado.

Registrando a preocupação com a nova perspectiva de conclusão da obra apenas em 2018, o Deputado Raimundo Gomes de Matos encerrou a audiência pública, destacando o importante papel da Comissão nesse cenário.

Consultoria Legislativa, em 09 de maio de 2016.

ROSE MIRIAN HOFMANN
Consultora Legislativa