ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE PERNAMBUCO

RELATÓRIO FINAL DA FRENTE PARLAMENTAR EM DEFESA DA FERROVIA TRANSNORDESTINA NO ESTADO DE PERNAMBUCO

Coordenador-Geral: Deputado João Paulo do PT

Membros efetivos

Deputada Débora Almeida
Deputado Gilmar Júnior
Deputado Jarbas Filho
Deputado Joãozinho Tenório
Deputado Luciano Duque
Deputado Mário Ricardo
Deputado Renato Antunes
Deputada Rosa Amorim
Deputada Socorro Pimentel
Deputado Waldemar Borges

Sumário

1. APRESENTAÇÃO 3

1.1 Constituição 3

1.2 Composição 3

1.3. Reunião de instalação 4

2. INTRODUÇÃO 7

3. CONTEXTUALIZAÇÃO E PRINCIPAIS ASPECTOS DA CONSTRUÇÃO DA FERROVIA TRANSNORDESTINA NO ESTADO DE PERNAMBUCO 7

3.1 Histórico da construção da Ferrovia Transnordestina 8

3.2 Exclusão do trecho Salgueiro-Suape da concessão da Malha II 10

4. DAS REUNIÕES DE TRABALHO 14

Reunião Ordinária nº 1 15

Reunião Ordinária nº 2 17

Reunião Ordinária nº 3 20

Reunião Ordinária nº 4 23

Reunião Ordinária nº 5 25

Reunião Ordinária nº 6 26

Reunião Ordinária nº 7 28

5. CONCLUSÕES FINAIS DA FRENTE PARLAMENTAR 32

5.1 Diagnóstico dos principais aspectos da construção do ramal Salgueiro-Suape da Transnordestina 33

5.2 Recomendações da Frente Parlamentar. 41

1. APRESENTAÇÃO

1.1 Constituição

Esta Frente Parlamentar tem origem no Requerimento nº 74/2023, de autoria do Deputado João Paulo do PT, aprovado pelo Plenário da Assembleia Legislativa do Estado de Pernambuco no dia 15 de fevereiro de 2023.

Conforme o citado requerimento, a Frente Parlamentar tem o objetivo de contribuir para a formação do consenso acerca da importância para o desenvolvimento do Estado da construção do trecho da Ferrovia Transnordestina entre o Município de Eliseu Martins (Piauí) até o Porto de Suape, conectando o sertão do Piauí ao porto pernambucano. O prazo de funcionamento é de até dois anos, podendo ser prorrogado, por igual período, nos termos do art. 282-A, do Regimento Interno da Alepe.

1.2 Composição

Na forma do art. § 4º do art. 359 do Regimento Interno da Alepe, o Presidente da Assembleia Legislativa do Estado de Pernambuco, Deputado Álvaro Porto, deferiu o Requerimento nº 74/2023, por meio do Ato nº 228/2023, publicado no Diário Oficial do Estado de Pernambuco – Poder Legislativo, em 1º de março de 2023, designando os seguintes membros para comporem a comissão, com as devidas atualizações até a presente data:

MEMBROS EFETIVOS

Deputada Débora Almeida
Deputado Gilmar Júnior
Deputado Jarbas Filho
Deputado Joãozinho Tenório
Deputado Luciano Duque
Deputado Mário Ricardo
Deputado Renato Antunes
Deputada Rosa Amorim
Deputada Socorro Pimentel
Deputado Waldemar Borges

1.3. Reunião de instalação

Em 14 de março de 2023, ocorreu a instalação oficial da Frente Parlamentar em Defesa da Ferrovia Transnordestina em Pernambuco, em reunião realizada no Plenarinho I, do Edifício Governador Miguel Arraes de Alencar.

Estiveram presentes os deputados estaduais Waldemar Borges, José Patriota, Gilmar Júnior, Joãozinho Tenório, Jarbas Filho, Rodrigo Novaes e Renato Antunes, além da Deputada Estadual Rosa Amorim. Também esteve presente o representante do Sindicato dos Ferroviários, o Sr. Sérgio Almeida.

Inicialmente, o Deputado João Paulo do PT, coordenador-geral da Frente Parlamentar, abriu os trabalhos explanando as propostas de agenda e a divulgação posterior do calendário de atividades. Na sequência, proferiu discurso destacando a notícia recebida no final do ano de 2022 acerca da exclusão do ramal ferroviário Salgueiro-Suape do bojo do contrato da Transnordestina.

Essa exclusão, segundo o deputado, impacta decisivamente a economia pernambucana, uma vez que, quando concluída, a malha ferroviária terá a capacidade de transportar 30 milhões de toneladas por ano, além de promover a integração nacional e regional.

O deputado destacou que um dos grandes objetivos da Frente Parlamentar é envolver os principais atores na busca do retorno do trecho pernambucano ao projeto. A retirada do trecho pernambucano foi uma grande surpresa: em 2021 o então ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, afirmou à imprensa que não era viável fazer a conexão até o porto pernambucano.

O então ministro afirmou que não havia demanda para os dois terminais no projeto; no mesmo sentido, a empresa TLSA afirmou que estudos técnicos realizados por consultoria internacional balizaram que a melhor solução seria aquela que viria a se concretizar em Termo Aditivo realizado no final do exercício de 2022 e que ensejou a exclusão do trecho pernambucano.

O deputado enfatizou que a solução proposta é controversa, como detalhado pelo especialista em gestão pública Rafael Dantas, uma vez que a distância entre Salgueiro e Suape é aproximadamente 100 quilômetros menor que a distância até o Porto de Pecém, no Ceará. Além disso, foi destacado que

Suape não é apenas um porto, mas um complexo industrial com várias vantagens competitivas.

Dessa forma, fica claro que a ligação com o porto pernambucano possui vantagens, como trajeto mais curto e menor custo operacional. Contudo, o impasse envolve outro aspecto de natureza particular, como bem frisado pelo professor de engenharia da Universidade Federal de Pernambuco, Sr. Mauricio Pina: a concessionária da ferrovia opera o terminal privativo do Porto de Pecém.

O coordenador-geral ainda ressaltou que o objetivo do colegiado não é substituir Pecém por Suape, mas encontrar meios técnicos, políticos e econômicos que viabilizem a construção da ferrovia até o porto pernambucano, seja por meio da reinclusão do trecho no bojo da concessão da Transnordestina, ou pela construção do ramal Salgueiro-Suape por outros meios, independentemente da atual concessão.

O deputado frisou que o engenheiro e ex-diretor de Planejamento e Gestão do Complexo de Suape, Sr. Francisco Martins, defende que um dos fatores que ressalta a grande competitividade do ramal pernambucano é a declaração de intenção da Bemisa, empresa detentora de uma mina de minério de ferro no Piauí, de construir uma ferrovia ligando Curral Novo, no Estado do Piauí, até o porto de Suape.

Em anúncio efetuado no ano passado, na sede do Governo de Pernambuco, os investidores informaram a previsão de um aporte privado de R$ 10 bilhões, que contempla a construção da ferrovia e do Terminal de Granéis Sólidos Minerais, além da adequação da mina para exploração de minérios.

O deputado encerrou o discurso enfatizando que a Frente Parlamentar busca uma união de esforços para discutir alternativas para viabilizar a rota até o Porto de Suape, com participação mais efetiva do Governo de Pernambuco, da bancada pernambucana na Câmara dos Deputados e no Senado Federal e de toda a sociedade.

Na sequência, o Deputado Waldemar Borges sugeriu a realização de um diagnóstico acerca do estágio atual dos trabalhos para implantação da ferrovia. O deputado José Patriota sugeriu que a Frente Parlamentar convidasse todas as autoridades que estiveram no comando das decisões acerca da implantação da ferrovia, com o intuito de realizar uma avaliação dos trabalhos realizados.

O Deputado Rodrigo Novaes ressaltou que a ferrovia Transnordestina, no trecho Salgueiro-Suape, é a obra mais importante de infraestrutura e logística prevista para o Estado de Pernambuco. O parlamentar sugeriu a realização de uma reunião com a governadora Raquel Lyra, além da organização de um grande evento em defesa da ferrovia em conjunto com a bancada de parlamentares federais pernambucanos e os ministros André de Paula e Luciana Santos.

O Deputado Jarbas Filho destacou a importância da obra para Pernambuco, além de enfatizar o apoio do senador licenciado Jarbas Vasconcelos, e de seu suplente, o senador Fernando Dueire.

O Deputado Rodrigo Novaes usou a palavra novamente para destacar a importância do envolvimento das prefeituras pernambucanas de municípios localizados ao longo do trecho de construção da ferrovia nos trabalhos da Frente Parlamentar.

O Deputado João Paulo do PT destacou a importância de engajar as centrais sindicais nos trabalhos parlamentares e o Deputado Renato Antunes enfatizou a importância da temática e se colocou à disposição para auxiliar os trabalhos.

O Deputado Gilmar Júnior ressaltou a importância de a Frente ouvir a maior quantidade de atores possíveis envolvidos na implementação da ferrovia e a Deputada Rosa Amorim destacou a importância social da ferrovia e a necessidade de considerar o contexto social das populações envolvidas na construção do empreendimento.

O representante do Sindicato dos Ferroviários, Sr. Sérgio Almeida, informou que foi elaborado um aditivo ao contrato para a implantação da Transnordestina, e que este termo excluiu o ramal Salgueiro-Suape. Além disso, destacou que o escritório do advogado Antônio Campos está elaborando um pedido de liminar com o objetivo de anular este termo aditivo.

Por fim, o Deputado João Paulo do PT informou que até o final do mês de março seria divulgado um calendário de reuniões e convocou a próxima reunião para a data de 29 de março, às 10 horas no Plenarinho I, localizado no Edifício Miguel Arraes.

Encaminhamento**:** Convocação de nova reunião em 29 de março e definição de um calendário de atividades até o fim do mês de março.

2. INTRODUÇÃO

A Frente Parlamentar em Defesa da Ferrovia Transnordestina no Estado de Pernambuco foi criada por meio do Ato nº 228/2023, exarado pelo Presidente da Assembleia Legislativa de Pernambuco, Deputado Álvaro Porto em atendimento ao requerimento nº 74/2023.

Nos termos da justificativa anexa ao requerimento, o colegiado tem o intuito de contribuir para a formação do consenso acerca da importância para o desenvolvimento do estado da construção do trecho da Ferrovia Transnordestina entre o município de Eliseu Martins, no Estado do Piauí e o Porto de Suape, no Estado de Pernambuco, conectando o sertão do Piauí ao porto pernambucano.

A Frente Parlamentar, até o momento, ouviu opiniões e sugestões de especialistas, autoridades e organizações da sociedade civil acerca da necessidade da retomada das obras do trecho Salgueiro a Suape da Ferrovia Transnordestina.

A participação desses agentes nas diversas reuniões de trabalho está devidamente registrada neste documento, assim como a exposição do histórico e da situação atual das obras da Ferrovia Transnordestina no Estado de Pernambuco, ambas antecedendo as conclusões da Frente Parlamentar no estágio atual de seus trabalhos.

3. CONTEXTUALIZAÇÃO E PRINCIPAIS ASPECTOS DA CONSTRUÇÃO DA FERROVIA TRANSNORDESTINA NO ESTADO DE PERNAMBUCO

O primeiro contrato para a construção da Ferrovia Transnordestina foi assinado em 1997, prevendo que a referida ferrovia teria extensão de cerca de 4.200 km. No entanto, a obra ainda não foi concluída e vem se arrastando ao longo dos anos com diversas mudanças, especialmente no que diz respeito ao traçado.

A obra é de grande importância para o Nordeste, uma vez que facilitará o escoamento dos produtos feitos na região, bem como a comunicação e a integração de toda a região com a nova fronteira agrícola brasileira, composta

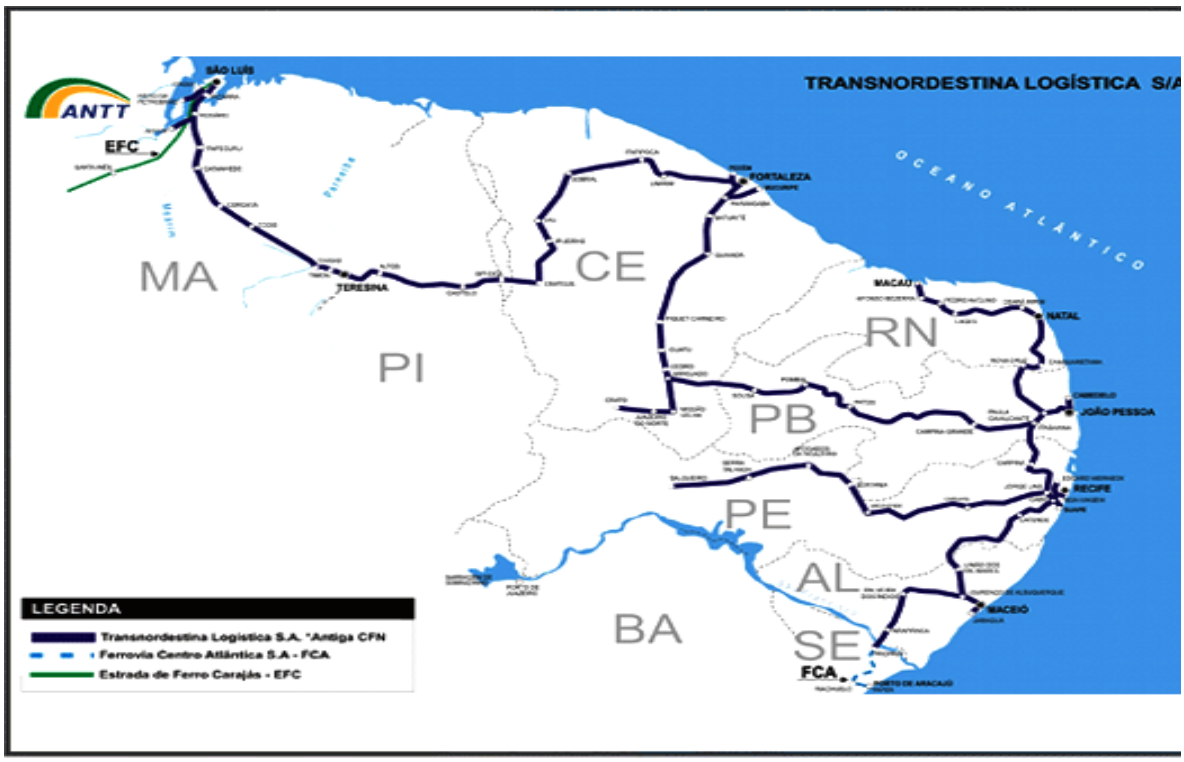
pelo sul dos estados do Piauí e Maranhão, além do norte do Tocantins e oeste da Bahia.

O presente capítulo apresenta o histórico da construção da Ferrovia Transnordestina até os dias atuais, utilizando como referência o Processo TCU 012.179/2016-7.

3.1 Histórico da construção da Ferrovia Transnordestina

De acordo com informações do Acórdão TCU nº 2532/2017, a Ferrovia Transnordestina origina-se de contrato de concessão da então denominada Malha Nordeste, cuja extensão total era de 4.238 km, incluindo o ramal de São Luís (figura 1). A empresa concessionária era a então Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN), que posteriormente alterou sua denominação social para Transnordestina Logística S.A (TLSA); o concedente era o Ministério dos Transportes.

Figura 1 - Transnordestina Malha Nordeste – contrato assinado em 1997



Fonte: Figura extraída do Acórdão TCU nº 2532/2017.

Essa concessão foi efetuada por meio de leilão, em 18 de julho de 1997. Nos termos contratuais, a concessionária deveria pagar pela concessão o valor de R$ 790 mil no ato da contratação e 108 parcelas trimestrais no montante de R$ 25 mil.

No ano de 2012, a TLSA justificou ser necessário obter segurança contratual no que se refere às obrigações assumidas no Protocolo de Intenções assinado em 2005 e apontou as seguintes necessidades:

i) incluir no contrato as obrigações relativas à construção do projeto Nova Transnordestina, com a implantação e exploração de terminais intermodais nos portos de Pecém e Suape;

ii) excluir as superposições de trechos entre a Malha Nordeste e as linhas e ramais do projeto Nova Transnordestina, bem como trechos inviáveis econômica e operacionalmente; e

iii) prorrogar o prazo da concessão para fins de assegurar o retorno e a remuneração dos investimentos feitos na concessão.

Em resposta à solicitação da concessionária, a ANTT admitiu uma série de medidas que permitiram à vencedora da licitação reduzir suas obrigações em relação ao projeto originário, restringindo-se à exploração da Malha II. Além disso, a Malha I foi integralmente destinada a uma nova concessionária, a FTL, sem a realização de procedimento licitatório.

Ademais, foi expandido o prazo de vigência da concessão da Malha II por mais 30 anos, até 2057, ou até que seja atingida a taxa de retorno de 6,75% ao ano sobre o capital próprio investido. Essa alteração, segundo o TCU, foi *ad hoc* e sem qualquer análise ou estudo que comprovasse a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro pactuado originariamente.

Ainda mais grave é que a Corte de Contas constatou na fiscalização junto à ANTT, em 2014, que não havia orçamento atualizado para a construção do Projeto Nova Transnordestina, sendo que o orçamento atual, na ordem de aproximadamente R$ 11 bilhões, apresentado pela concessionária aos agentes financiadores, não foi em nenhum momento autorizado pela agência.

O TCU não encontrou justificativas robustas para a realização da cisão. Após a controversa cisão, houve aportes volumosos pela Valec: apenas em 2015 foram transferidos recursos na ordem de R$ 400 milhões, tratando-se de uma obra cujo orçamento global sequer foi aprovado pela ANTT.

É importante pontuar que a Malha II foi alterada conforme interesse da concessionária, sem que fosse atestada a viabilidade econômica da cisão. Constata-se também que a concessionária apresentava níveis baixíssimos de execução e cumprimento das metas contratualmente pactuadas e, mesmo diante de graves falhas contratuais, acabou sendo contemplada com um novo contrato e ainda uma prorrogação contratual.

De acordo com os dados do TCU, o montante pactuado para a construção da Nova Transnordestina foi da ordem de R$ 7,5 bilhões, sendo identificados graves vícios contratuais e procedimentais, dentre os quais se destacam: (a) ausência de motivação robusta para a cisão da concessão da Malha Nordeste; (b) inexistência de estudos que demonstrassem ser mais vantajosa, sob a ótica do interesse público, a inclusão dos novos trechos ferroviários no contrato vigente em vez da realização de nova licitação; (c) configuração de cessão parcial da concessão sem observância dos requisitos legais previstos no art. 26 da Lei nº 8.987/1995; e (d) ausência de estudos técnicos, econômicos e financeiros capazes de comprovar a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro originalmente pactuado após as alterações promovidas no contrato de concessão.

Diante dos achados de auditoria, enfatiza-se que as incertezas quanto à viabilidade do empreendimento e o valor da obra em face da ausência de estudos de viabilidade e de projeto levaram à assinatura de um contrato de concessão *sui generis*, com cláusulas muito específicas, atípicas para um contrato de concessão, em uma flagrante tentativa de mitigar riscos advindos da falta de estudos e do devido embasamento técnico na sua formulação.

O grave quadro de irregularidades ensejou a determinação, exarada no Acórdão nº 2532/2017 TCU-Plenário, com fulcro no art. 276 do RI/TCU, à Valec Engenharia, Construções e Ferrovias, ao Fundo de Investimento do Nordeste (Finor), ao Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste (FNE), ao Fundo de Desenvolvimento do Nordeste (FDNE), ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e ao BNDES Participações S.A. (BNDESPar), **que se abstenham de destinar recursos, a qualquer título, para as obras de construção da Ferrovia Transnordestina (Malha II) ou para a concessionária, até ulterior deliberação da Corte de Contas.**

Cabe ressaltar que o relator do processo, Ministro Walton Alencar Rodrigues, condicionou o retorno dos investimentos à apresentação à ANTT, por parte da TLSA, de todos os elementos de projetos, incluindo os estudos geotécnicos, solicitados por aquela agência, bem como até que a ANTT valide as alterações de projeto e a definição do respectivo orçamento.

3.2 Exclusão do trecho Salgueiro-Suape da concessão da Malha II

Posteriormente, o Poder Executivo federal, por meio do Ministério da Infraestrutura (Minfra), solicitou a sustação da decisão da Corte de Contas acerca do impedimento de destinação de recursos para a construção da Nova Transnordestina, bem como a retomada das obras. Nesse ponto, existia uma divergência de posicionamento entre a ANTT e o Ministério de Infraestrutura.

A ANTT, por meio de posição formalizada em 2020, defendia a declaração de caducidade da concessão. O Ministério da Infraestrutura, por sua vez, em sentido oposto, defendia a continuidade da obra.

A continuidade das obras foi defendida a partir de estudo técnico contratado pela Valec e realizado pela empresa McKinsey & Company Inc. do Brasil Consultoria Ltda. Com base no referido estudo, o ministério alegou que a permanência das obras permitiria a operação parcial da ferrovia em um menor espaço de tempo e com menores investimentos de capital (capex), o que traria evidentes benefícios ao país, tendo em vista a incontroversa importância do empreendimento para a sociedade brasileira. Além desses benefícios diretos, o Minfra destaca outras vantagens decorrentes da geração de empregos, do desenvolvimento econômico local e nacional, do aumento da arrecadação e da redução da poluição.

O Minfra ainda defendia a continuidade das obras em face da possibilidade de litigância judicial com a concessionária, que ocasionaria o retardo ainda maior da continuidade das obras.

De acordo com o Acórdão exarado pela Corte de Contas, dentre os cenários/alternativas apontados pela Consultoria Mckinsey, a Alternativa I foi destacada pelo Departamento de Transporte Ferroviário da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres como opção mais vantajosa frente à declaração de caducidade, uma vez que reduziria o tempo necessário para o início da operação, além de exigir um menor capex da empresa, ou seja, reduziria o capital da concessionária que está comprometido com a aquisição de bens e investimentos.

A solução colocada (Alternativa I) representa a repactuação do trajeto, por meio da cisão do trecho Salgueiro a Suape, conforme figura que se segue:

Figura 2 - Cisão da malha da TLSA



Fonte: Figura extraída do do Acórdão 1708/2022 TCU.

De acordo com o relatório do TCU, essa cisão se justifica pelo fato de que, conforme estudo desenvolvido pela empresa McKinsey & Company, o empreendimento da TLSA tem viabilidade econômica apenas com a retirada desse trecho da concessão.

Essa solicitação foi acatada pelo TCU e revela-se extremamente questionável, uma vez que se ampara em um estudo contratado por uma consultoria privada, sem o devido debate com os entes federativos, a classe política e o conjunto da sociedade, ocasionando um grave prejuízo econômico, financeiro e social ao Estado de Pernambuco.

A viabilidade econômico-financeira da contratação deve ser buscada pela concessionária, uma vez que, após o término das obras, ela será remunerada pela prestação dos serviços. Desse modo, a cisão do trecho, amparada em um estudo contratado por órgão da Administração Pública, parece não ser a medida mais adequada para resolver a equação econômica da pactuação.

Além disso, no momento da solicitação, já havia um pedido de decretação de caducidade proposto pela Agência Nacional de Transportes no âmbito do processo SEI nº 50000.013855/2020-21 – Processo de caducidade da TLSA, uma vez que, ao longo de toda a contratação, a empresa revelou-se ineficiente e sem nenhum compromisso com o cumprimento de prazos e metas.

Dessa forma, a solução de continuidade contratual deveria exigir o esforço das partes envolvidas para a manutenção de todo o percurso contratado, uma

vez que qualquer cisão representa um prejuízo enorme para os entes federativos envolvidos em uma contratação repleta de vícios e fragilidades.

A continuidade contratual exige a manutenção do trajeto, de modo a garantir a segurança jurídica da contratação, uma vez que a nova cisão representa novamente uma mudança no objeto pactuado, além de não existir nenhum documento disponível que comprove a vantajosidade para a Administração Pública da cisão do objeto pactuado frente a uma nova contratação.

Além disso, o Termo Aditivo nº 01 estabelece uma série de condições para a devolução do trecho Salgueiro-Porto de Suape. Dentre essas condições, destaca-se que a definição quanto à destinação dada ao trecho cindido (Salgueiro-Suape) será objeto de estudo a ser elaborado pela Valec no prazo de até 18 meses.

O termo aditivo ainda prevê que os valores indenizatórios decorrentes da cisão do trecho Salgueiro-Suape deverão ser objeto de encontros de contas apuradas pela ANTT, em até dois anos, a contar da apresentação, pela concessionária, de levantamento detalhado da base de ativos e passivos.

Essas cláusulas contratuais causam repercussões negativas ao Estado de Pernambuco e também à União, uma vez que as indenizações a serem pagas à concessionária podem ser mais onerosas aos cofres públicos que a conclusão do restante das obras do trecho Salgueiro-Suape.

De forma ilustrativa, apresenta-se a seguir figura de estudo formulado pela Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados[1] que demonstra a situação da obra em janeiro de 2017, pouco antes da paralisação dos repasses:

Figura 3 - Situação da obra da Transnordestina em janeiro de 2017

[1] Disponível em : <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-temporarias/externas/55a-legislatura/construcao-da-ferrofia-nova-transnordestina/documentos/outros-documentos/ap-18-11-15-informacao-tecnica-tcu>. Acesso em: 20 abr. 2023.

- **Situação inicial**

  - Prazo: 2010
  - Custo: R$ 4,2 Bilhões
  - Geometria: padrão superior (menores rampas e maiores raios permitiriam maiores velocidades)

- **Situação da obra**

  - Prazo: janeiro/2017[1]
  - Custo: R$ 7,542 Bilhões[2]
  - Geometria: redução das características inicialmente previstas.
  - Execução física: 39%
  - Recursos dispendidos: 83%
  - Qualidade das obras: indícios de serviços executados com qualidade deficiente.

Fonte: Informação técnica da Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados acerca da Transnordestina.

Diante das alterações efetuadas pelo Termo Aditivo, a obra foi orçada em R$ 7,012 bilhões. Após análise da Corte de Contas, por meio do Acordão nº 2769/2022 – TCU – Plenário, anuiu-se com a revogação da medida cautelar de proibição de transferência de recursos à Transnordestina, a partir da assinatura do termo aditivo ao contrato. Portanto, a solução proposta excluiu, de forma questionável, o trecho Salgueiro-Suape da Transnordestina.

Desta forma, o cenário no início dos trabalhos do colegiado foi de exclusão de Pernambuco da obra da Transnordestina, e o grande objetivo dos trabalhos da Frente Parlamentar foi, a partir do amplo debate público, buscar alternativas para a retomada das obras e a conclusão do Trecho Salgueiro-Suape.

4. DAS REUNIÕES DE TRABALHO

A Frente Parlamentar em Defesa da Transnordestina no Estado de Pernambuco, tendo em vista sua finalidade principal, bem como o cumprimento de sua missão fiscalizadora, desenvolveu seus trabalhos no período de 1º de março de 2023, quando foi instituída, até a data de aprovação deste relatório.

Foram realizadas nesse período nove reuniões ordinárias, a saber:

DATA	LOCAL	EVENTO	FINALIDADE
14.03.23	Alepe	Reunião de abertura	Apresentação dos trabalhos da Frente Parlamentar.
17.04.23	Alepe	Reunião Ordinária	Contextualização da situação das obras da Ferrovia Transnordestina, apresentação de cronograma de trabalho

			e aprovação de pedido de informações a órgãos governamentais
08.05.23	Alepe	Reunião Ordinária	Apresentação e debate com o Secretário de Desenvolvimento Econômico do Estado de Pernambuco.
15.05.23	Alepe	Reunião Ordinária	Debate com os deputados federais e senadores do Estado de Pernambuco
12.06.23	Alepe	Reunião Ordinária	Apresentação do contexto da ferrovia Transnordestina em Pernambuco
28.08.23	Alepe	Reunião Ordinária	Apresentação Relatório Parcial dos trabalhos do colegiado
10.05.24	Faculdade de Medicina, localizada em Araripina, PE	Reunião Ordinária	Discussão acerca do processo de construção da ferrovia e o impacto nas prefeituras beneficiadas pelo empreendimento
13.04.26	Alepe	Reunião Ordinária	Apresentação do estágio atual das obras pelo Diretor de Empreendimentos da Infra S.A

Reunião Ordinária nº 1
Data: 17/04/2023

Deputados presentes: João Paulo do PT e Luciano Duque.

Tema: Contextualização da situação das obras da Ferrovia Transnordestina, apresentação de cronograma de trabalho e aprovação de pedido de informações a órgãos governamentais

Inicialmente, o consultor legislativo da Alepe, Sr. Mauro Carneiro, apresentou à Frente Parlamentar um panorama da Transnordestina e dos possíveis encaminhamentos do colegiado. Explicou que o projeto teve início em 1997, com o contrato de concessão da Malha Nordeste, de 4.200 km, firmado entre a União e a Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN).

Em 2008, a CFN transformou-se na Transnordestina Logística S.A. (TLSA). Já em 2013, houve alteração do objeto da concessão, sem licitação, dividindo a malha em:

1. Malha I, abrangendo os trechos São Luís–Mucuripe, Arrojado–Cabedelo e Macau–Recife, sob responsabilidade da Ferrovia Transnordestina Logística S.A. (FTL);

2. Malha II, composta pelos trechos Missão Velha–Salgueiro, Salgueiro–Trindade, Trindade–Eliseu Martins, Salgueiro–Suape e Missão Velha–Pecém, atribuída à TLSA.

Foi destacado que a CSN detém 77% das ações da TLSA. Em 2014, foi firmado o contrato de concessão da Malha II entre a ANTT e a TLSA.

O consultor ressaltou que, em 2017, o TCU, por meio do Acórdão 2532/2017, suspendeu os repasses governamentais ao empreendimento devido ao descompasso entre os recursos recebidos e a execução da obra. Os dados mais recentes, de dezembro de 2015, apontavam execução de 65% da infraestrutura, 52% das obras de arte especiais e 42% da superestrutura, com desembolso de cerca de R$ 6,137 bilhões.

No âmbito do TCU, observou-se que a ANTT defendia desde 2018 a caducidade da concessão da Malha II em razão das irregularidades. Entretanto, em 2020, o Ministério da Infraestrutura passou a defender a continuidade das obras e novos aportes, com base em estudo da consultoria McKinsey & Company contratado pela Valec.

Segundo o consultor, esse estudo fundamentou a exclusão do trecho Salgueiro–Suape, sob o argumento de inviabilidade econômico-financeira do projeto sem essa medida. Contudo, o estudo não foi amplamente divulgado nem debatido com estados, agentes políticos, especialistas e sociedade.

Posteriormente, o Ministério da Infraestrutura solicitou ao TCU a retomada dos aportes públicos, o que foi autorizado pelo Acórdão 2769/2022, condicionando a medida à celebração de termo aditivo e autorizando a cisão do trecho Salgueiro–Suape.

O termo aditivo buscou adequar o contrato e disciplinar a devolução do trecho. O consultor apontou que esse é um dos pontos mais polêmicos, pois o encontro de contas entre União e concessionária pode provocar paralisação das obras por até dois anos.

Entre os principais pontos de debate destacados pela apresentação estiveram:

•exclusão do trecho Salgueiro–Suape sem debate público;
•reconhecimento tardio da inviabilidade financeira;
•ausência de análise de alternativas de viabilidade;
•falta de participação dos entes federativos;
•responsabilidade da concessionária pela captação dos recursos;
•necessidade de avaliar custos de conclusão da obra e indenizações;
•risco de paralisação prolongada das obras;

• possível ilegalidade contratual diante da alteração seletiva do objeto da concessão, em afronta ao art. 37, XXI, da Constituição;
• possibilidade de continuidade das obras durante o cálculo indenizatório.

Também foram apresentadas alternativas para o trecho excluído, tanto pela União quanto pelo Estado, incluindo execução direta mediante licitação, autorização ferroviária ou nova concessão, nos termos da Lei 14.273/2021.

A apresentação ainda indicou a necessidade de elaboração de pedidos de informação e trouxe um calendário de atividades aprovado pelos parlamentares.

Em seguida, o deputado Luciano Duque destacou o acompanhamento das obras desde sua gestão como prefeito em Serra Talhada e afirmou que a retirada do trecho Salgueiro–Suape decorreu de decisão política. Ressaltou a importância do modal ferroviário para o desenvolvimento nacional e criticou a cisão baseada em estudo de consultoria privada sem ampla fundamentação pública.

O parlamentar considerou absurda a demora prevista para o cálculo da indenização, especialmente porque a empresa teria renunciado à execução do trecho. Também apontou ilegalidade e grandes prejuízos decorrentes da decisão. Por fim, o deputado João Paulo do PT (PT) reforçou a importância estratégica do ramal Salgueiro–Suape e encerrou a reunião anunciando o convite a representantes do Governo de Pernambuco para o próximo encontro.

Encaminhamento**:** Aprovação de calendário de atividades, de pedido de informações a ser encaminhado aos órgãos governamentais estaduais e federais e próxima reunião a ser realizada com representantes do Governo do Estado de Pernambuco.

Reunião Ordinária nº 2

Data: 08/05/2023

Deputados presentes: João Paulo do PT, Luciano Duque, Socorro Pimentel, Mário Ricardo, Rodrigo Novaes, Joãozinho Tenório, Rosa Amorim, José Patriota.

Convidados: Sr. Guilherme Cavalcanti, secretário de Desenvolvimento Econômico do Governo de Pernambuco; Sr. Luiz Cláudio, presidente do Sindicato dos Ferroviários; Sr. Mário Barbosa, representante da Petrobras; e o Sr. Adriano Lucena, presidente do Crea-PE.

Primeiramente, foi aprovada a ata da reunião anterior. Na sequência, o coordenador-geral passou a palavra ao Sr. Guilherme Cavalcanti, secretário de Desenvolvimento Econômico do Estado de Pernambuco.

Previamente, a Frente Parlamentar encaminhou uma série de questionamentos ao secretário. O secretário, inicialmente, pontuou que a obra vem sendo realizada desde a década de 90 e ao longo do tempo foi moldada ao interesse do operador privado, e não a uma visão estratégica para o Nordeste.

O Sr. Guilherme Cavalcanti destacou o duro golpe recebido em dezembro de 2022 com a cisão do trecho Salgueiro-Suape. Até o momento, apenas 15% do valor aportado na obra foi efetuado pela concessionária, sendo que grande parte foi oriundode dívidas junto a fundos constitucionais.

O representante do governo destacou que a cisão do trecho pernambucano da Transnordestina ocasiona vários prejuízos econômicos, sendo que até o momento a obra foi realizada até o município de Custódia, no Estado de Pernambuco.

Após a breve contextualização, o secretário iniciou as respostas aos questionamentos. Os principais pontos destacados foram:

- O Estado tinha ciência do processo decisório de exclusão do trecho, sendo inclusive debatido no âmbito da Alepe;

- O estudo da consultoria privada que embasou a exclusão do trecho não foi compartilhado pelo ministério, sendo que se encontra em processo de entrega. No entanto, o secretário conhece o teor do estudo e ressaltou que o relatório não indica a inviabilidade econômica do trecho Salgueiro-Suape. O estudo indica apenas que, na perspectiva da exequibilidade financeira imediata da empresa concessionária, o cenário mais favorável é a exclusão de um dos trechos.

- A obra foi finalizada até o trecho de Custódia. O túnel de passagem em Arcoverde encontra-se escavado, e até o momento o trecho construído se encontra saudável, com as estruturas preservadas. Salientou que, no dia 9 de maio, a ANTT realizará uma fiscalização *in loco*; na sequência também será efetuada uma análise pelo Governo do Estado.

- Em conformidade com o Termo Aditivo, o trecho já é de propriedade da União, cabendo ao ente federativo central zelar pela sua preservação.

-O valor de indenização será objeto de um encontro de haveres que vai precificar os ativos em valor atual, sendo que a falta de zelo no patrimônio trará prejuízo para as partes. Foi destacado que essa etapa será célere.

-O valor necessário para conclusão da obra é de aproximadamente 7 bilhões de reais, no trecho que abarca Missa Velha a Pecém. Já o trecho entre Custódia e

Suape tem o valor estimado de 5 bilhões de reais, sendo que este montante será continuamente acompanhado, especialmente quanto à variação do custo do aço.

- O prejuízo da exclusão do trecho pernambucano da Transnordestina não é mensurável de forma objetiva. A exclusão do trecho rompe com uma estratégia construída e consolidada ao longo de décadas.

- A falta de obras rodoviárias estruturantes nos últimos anos, além da ausência de manutenção e expansão desse modal de transporte, tem afetado o crescimento econômico do estado, especialmente após 2014.

- O Governo de Pernambuco avalia que, apesar de não ser a melhor decisão estratégica, na perspectiva jurídica não se encontra ilegalidade no Termo Aditivo.

- Existem quatro possibilidades para construção do trecho Salgueiro-Suape, a partir de amplo debate entre os atores. O Governo Federal pode já realizar licitação para conclusão das obras, uma vez que não há nada que impeça a continuidade das obras. O único impedimento para a retomada das obras é a definição do modelo jurídico e técnico de conclusão das obras.

- A Bemisa tem uma autorização ferroviária obtida junto ao Estado de Pernambuco, com base em lei estadual, no entanto o traçado não é o mesmo da Transnordestina. Na perspectiva jurídica, é necessário que a Bemisa tenha uma autorização plena para operar todo o trecho da Transnordestina até o porto de Suape.

A Bemisa tem preferência na execução de obras apenas do trecho entre Custódia-Suape, no entanto, possui interesse em operar o trecho Salgueiro-Suape, desde que ocorra a regulamentação do direito de passagem a preço justo no trecho entre o limite entre Pernambuco e Piauí até Salgueiro.

Dessa forma, é necessária uma autorização ferroviária mais ampla, bem como uma habilitação da empresa Bemisa ao modelo jurídico a ser definido para operação do trecho Salgueiro-Suape.

- Dentre as alternativas para continuidade das obras, o secretario apontou que a mais viável no momento é que o Governo Federal retorne de imediato os investimentos por meio da Infra S.A. (empresa pública federal à qual a Valec foi incorporada) e posteriormente adote a modelagem de uma nova concessão.

- Por fim, a alternativa a ser proposta ao Estado de Pernambuco deve conter condições isonômicas às definidas para a TLSA, por exemplo: o acesso a fundos constitucionais, recursos orçamentários e apoio das agências de fomento.

Após a exposição do secretário, o coordenador-geral, Deputado João Paulo do PT, afirmou que a gestão do governador Paulo Câmara teve enormes dificuldades com as represálias sofridas pelo Governo Federal. Além disso, o governo anterior foi severamente impactado pela pandemia de Covid-19.

O deputado ainda frisou a grande notícia dada pelo secretário acerca da viabilidade econômica do trecho Salgueiro-Suape. Na sequência, houve a intervenção dos deputados Luciano Duque, Socorro Pimentel e Rodrigo Novaes.

O secretário de Desenvolvimento Econômico, após a intervenção dos deputados, trouxe informação acerca das possibilidades jurídicas de continuidade das obras.

O secretário ressaltou que a caducidade do contrato, apesar de se configurar como uma possibilidade jurídica, não seria a melhor opção entre as alternativas possíveis para a retomada das obras.

Na sequência, houve a manifestação do representante do Sindicato dos Ferroviários, o Sr. Luiz Cláudio, do presidente do Crea-PE, Sr. Adriano Lucena, do representante do Sindicato dos Petroleiros, Sr. Mário Barbosa.

O secretário de Desenvolvimento Econômico posicionou-se favoravelmente à construção de um terminal terrestre.

Por fim, o secretário assegurou que o estudo de viabilidade que gerou a cisão do trecho Salgueiro-Suape levou em conta apenas a viabilidade econômica da empresa concessionária.

O Deputado João Paulo do PT ressaltou a importância da reunião, que esclareceu vários pontos, além de reunir no debate representantes de diversos setores da sociedade e do poder público. Houve ainda deliberação para a realização de audiência pública no município de Salgueiro em reunião conjunta da Frente Parlamentar e da Comissão de Desenvolvimento Econômico.

Encaminhamento: Reunião em 15/05/2023 com os deputados federais e senadores do Estado de Pernambuco.

Reunião Ordinária nº 3

Data: 15/05/2023

Deputados presentes: João Paulo do PT, Luciano Duque, Socorro Pimentel, Mário Ricardo, Rodrigo Novaes, Joãozinho Tenório, Rosa Amorim, José Patriota, Débora Almeida, Sileno Guedes, Jarbas Filho, Lula Cabral, Rodrigo Novaes.

Deputados federais presentes: Túlio Gadelha, Lucas Ramos, Carlos Veras, Maria Arraes, Augusto Coutinho, Pedro Campos.

A reunião iniciou com apresentação do consultor legislativo da Alepe, Sr. Mauro Carneiro, sobre as discussões já realizadas no colegiado acerca da Transnordestina.

O consultor destacou que o contrato original da Malha Nordeste foi firmado em 1997, com extensão de 4.200 km. Em 2013, por meio da Resolução ANTT nº 4.042/2013, houve alteração do objeto da concessão sem nova licitação, dividindo-se a ferrovia em duas malhas:

1. Malha I, abrangendo os trechos São Luís–Mucuripe, Arrojado–Cabedelo e Macau–Recife, sob responsabilidade da FTL;
2. Malha II, composta pelos trechos Missão Velha–Salgueiro, Salgueiro–Trindade, Trindade–Eliseu Martins, Salgueiro–Suape e Missão Velha–Pecém, atribuída à TLSA.

Também foi ressaltado que, diante do descompasso entre os recursos recebidos e o andamento físico da obra, além da ausência de estudos sobre equilíbrio econômico-financeiro, o TCU suspendeu os repasses federais ao empreendimento por meio do Acórdão 2532/2017.

O consultor explicou ainda que a ANTT defendia a caducidade da concessão, enquanto o Ministério da Infraestrutura sustentava a continuidade das obras com base em estudo da McKinsey & Company contratado pela Valec. Segundo o estudo, a exclusão do trecho pernambucano permitiria a operação parcial da ferrovia em menor prazo e com menos investimentos.

Com base nesse entendimento, o Minfra solicitou ao TCU a retomada dos aportes governamentais, autorizada pelo Acórdão 2769/2022, que condicionou a medida à celebração de termo aditivo e autorizou a cisão do trecho Salgueiro–Recife.

Foram apresentadas as possibilidades jurídicas para continuidade das obras do trecho excluído:

• retorno ao contrato da TLSA/CSN;

• concessão federal;

• chamamento público para exploração indireta, nos termos do Decreto nº 11.245/2022;

• concessão estadual com aporte majoritário da União;
• administração provisória pela Infra S.A. até nova contratação.

Na sequência, o deputado João Paulo do PT (PT) passou a palavra aos deputados federais presentes. Carlos Veras, Túlio Gadelha, Lucas Ramos, Augusto Coutinho, Maria Arraes, Pedro Campos e Fernando Monteiro defenderam, de forma unânime, a urgência da conclusão do trecho pernambucano da Transnordestina.

O deputado Carlos Veras afirmou que a bancada pernambucana não participou das discussões sobre a exclusão do trecho nem teve acesso ao estudo técnico que fundamentou a decisão. Também destacou que o presidente Lula já teria decidido politicamente pela construção do trecho Salgueiro–Suape.

O deputado Lucas Ramos relatou que, quando integrou o Governo Paulo Câmara, recebeu do então ministro da Infraestrutura a garantia de contratação da Bemisa para concluir as obras. Contudo, após o processo eleitoral, a decisão foi cancelada. O parlamentar também considerou inviável o retorno do trecho ao contrato da Transnordestina.

Já o deputado Augusto Coutinho relembrou que a bancada pernambucana sempre se posicionou contra a cisão do trecho. Ressaltou que a concessionária da Transnordestina também controla o terminal de minérios do Porto de Pecém e que a viabilidade econômica da ferrovia depende do minério de ferro. Segundo ele, a Bemisa manifestou interesse na conclusão da obra desde que tivesse o controle do terminal de minérios do Porto de Suape.

O parlamentar defendeu a formalização do distrato do ramal e destacou que o trecho entre Curral Novo (PI) e Salgueiro já está pronto, sendo necessário resolver juridicamente a utilização desse trecho pela Bemisa.

Também se manifestaram os deputados estaduais José Patriota, Débora Almeida e Jarbas Filho, além de representantes do Sindicato dos Engenheiros, Sindicato da Indústria do Gesso, Sindicato dos Trabalhadores Ferroviários, Comissão de Justiça e Paz da Arquidiocese de Olinda e Recife, Fiepe e Sindicato dos Metroviários.

Ao final, o deputado João Paulo do PT convocou nova reunião para o dia 29 de maio, com participação do DNIT, Secretaria Nacional de Transportes Ferroviários, Ministério da Integração e Desenvolvimento Regional e Infra S.A.

Reunião Ordinária nº 4

Data: 12/06/2023

Deputado presente: João Paulo do PT

Inicialmente, o Deputado João Paulo do PT relatou que, antes da reunião ordinária da Frente Parlamentar, houve contato telefônico com o secretário Nacional de Transporte Ferroviário, Sr. Leonardo Ribeiro. Os principais pontos pautados ao longo da conversa foram:

- A cisão do trecho pernambucano ocorreu na gestão anterior, no entanto, a gestão atual está concentrada em buscar uma solução jurídica e técnica para o término das obras.

- O secretário detalhou que o estudo da Valec, que balizou a cisão, informou que, na avaliação da empresa concessionária, os dois traçados da Transnordestina não seriam viáveis economicamente.

- As alternativas para o término das obras do trecho Salgueiro-Suape são:

a) Realização da obra pela Infra S.A., a partir da utilização de recursos orçamentários. No entanto, essa solução exige uma autorização legislativa específica.

b) Chamamento público, nos termos do Decreto Federal nº 11.245/2022.

c) Delegação do trecho ao Estado de Pernambuco.

- O novo PAC, a ser definido nos próximos meses, englobará a realização da obra.

- Há uma agenda com o TCU para definir a possibilidade de retorno dos investimentos no trecho, uma vez que não há certeza jurídica se a cisão já ocorreu, uma vez que o encontro de contas e o levantamento de ativos e passivos ainda não foram ratificados pela ANTT.

- O secretário reforçou que a realização de investimentos por meio do Orçamento Geral da União exigirá maior sustentação e discussão jurídica.

- Atualmente, o Estado de Pernambuco, em conjunto com o Governo Federal, tem levantado as potencialidades econômicas da região para demonstrar a viabilidade da existência dos ramais de Suape e Pecém concomitantemente.

- Há a possibilidade de garantia da viabilidade do empreendimento por meio de recursos privados, a partir de chamamento público federal, concessão federal ou delegação para o Estado de Pernambuco.

- Por fim, destacou que os esforços governamentais estão concentrados na busca de uma solução com segurança jurídica.

Na sequência, o deputado João Paulo do PT (PT) convidou o representante do Clube de Engenharia, Sr. André Lopes, para breve apresentação sobre a situação da Transnordestina.

O expositor destacou como principal problema da infraestrutura nacional a concentração da matriz de transporte no modal rodoviário. Segundo os dados apresentados, 65% do transporte brasileiro depende de rodovias, enquanto países como os EUA distribuem sua matriz entre ferrovias, rodovias e modais aquaviários.

Também foi ressaltado que a concessão original da TLSA possui 4.296 km de extensão, mas apenas 1.682 km estão em operação, deixando cerca de 61% das ferrovias do Nordeste com tráfego suspenso. A apresentação apontou ainda a queda de desempenho da concessionária ao longo do tempo e a baixa diversificação de cargas transportadas, concentradas em combustíveis, cimento e produtos ligados à construção civil e siderurgia.

Em Pernambuco, não há tráfego ferroviário desde 2012. A exclusão do trecho Salgueiro–Suape, segundo o representante, gera graves prejuízos ao Estado, como o abandono de cerca de 180 km já concluídos, a paralisação de 85 km em obras e desapropriações ao longo de outros 360 km sem utilização prática.

O expositor também ressaltou as vantagens competitivas do Porto de Suape e afirmou que a alegação de inviabilidade econômica do trecho coloca em dúvida estudos anteriores que justificaram elevados investimentos públicos e privados no projeto.

Foram apresentadas quatro alternativas para retomada das obras:

a) retomada pela própria concessionária;
b) criação de empresa estatal estadual;
c) transferência a uma empresa privada;
d) assunção do projeto pela Infra S.A., vinculada ao Governo Federal.

Na avaliação do convidado, a última alternativa seria a mais adequada, seguindo modelo internacional em que o Estado constrói a infraestrutura e comercializa a capacidade de transporte ao setor privado.

Em seguida, usaram a palavra o presidente do Sindicato dos Ferroviários, Luiz Cláudio, o presidente do Clube de Engenharia, Alexandre Santos, e a presidente do Sindicato dos Engenheiros de Pernambuco, Eloísa Moraes.

Os convidados destacaram dois pontos principais: a possibilidade de utilização do trecho Salgueiro–Suape também para transporte de passageiros, tese apoiada pelo deputado João Paulo do PT, e a existência de tese de doutorado que demonstra a viabilidade econômica do trecho pernambucano da ferrovia.

Ao final, o deputado João Paulo do PT informou que, na segunda quinzena de agosto, haverá reunião entre o ministro dos Transportes e os parlamentares da Frente Parlamentar, ocasião em que será entregue o relatório das atividades desenvolvidas no primeiro semestre.

Reunião Ordinária nº 5

Data: 28/08/2023

Deputado presente: João Paulo do PT

A reunião foi iniciada com a leitura do Relatório Parcial pelo coordenador-geral. Entre os principais pontos do diagnóstico apresentado destacaram-se:
• possíveis vícios de motivação, finalidade e publicidade na decisão de cisão do trecho Salgueiro–Suape;

• previsão, no termo aditivo, de devolução definitiva do trecho apenas após levantamento de ativos e passivos, o que pode gerar longa paralisação das obras;
• necessidade de esclarecimentos sobre custo total da obra e formas de financiamento;
• solicitação de documentos e informações essenciais, como o estudo da McKinsey que fundamentou a cisão, dados sobre execução física e financeira, indenizações e alternativas jurídicas para continuidade das obras;

• apresentação das possibilidades jurídicas para retomada do empreendimento, tanto pela União quanto pelo Estado de Pernambuco, incluindo execução direta, autorização ou concessão nos termos da Lei 14.273/2021;

• inclusão da Carta do Grupo de Trabalho Técnico de Pernambuco em prol da Transnordestina, subscrita por entidades como Crea-PE, Fisenge, Senge-PE, Sindmetro-PE e Sindipetro PE/PB.

Após a apresentação, o colegiado deliberou recomendações parciais dirigidas ao Governo de Pernambuco, ao TCU e a órgãos federais. Entre as medidas aprovadas estavam: envio do Relatório Parcial; compartilhamento de estudos e documentos sobre viabilidade jurídica, financeira e econômica do

trecho; análise da carta das entidades técnicas; solicitação ao TCU de cópia do Processo TC 012.179/2016-7; e requerimentos ao Governo Federal para disponibilização do estudo da McKinsey, informações sobre valores desembolsados, andamento das obras, cálculo das indenizações, devolução do trecho e estudos sobre financiamento e continuidade do empreendimento.

Na sequência, o deputado João Paulo (PT) apresentou sugestões para os próximos debates da Frente Parlamentar, incluindo:

• formas de financiamento da obra, estimada em cerca de R$ 4 bilhões, com previsão de R$ 450 milhões no OGU para o próximo ano;
• modelagem jurídica e definição de parceiros privados;
• análise de estudos de viabilidade econômica, social e ambiental;
• acompanhamento das desapropriações, conservação do trecho já construído e processo de devolução do trecho Salgueiro–Suape à União.

Por fim, o coordenador-geral solicitou a publicação do relatório no Diário Oficial do Estado e informou a possibilidade de realização de mais duas audiências públicas, no Cabo de Santo Agostinho e em Salgueiro.

Reunião Ordinária nº 6

Data: 10/05/2024

Deputados presentes: João Paulo do PT e Socorro Pimentel

Local: Faculdade de Medicina, localizada na Av. Suetone Nunes, 101, Centro, Araripina, PE

A reunião teve o intuito de apresentar informações sobre o avanço do processo de construção e discutir com as prefeituras beneficiadas pela ferrovia as melhores condições da viabilidade da mesma.

A discussão iniciou com a composição da mesa de trabalhos, integrada pelo prefeito de Araripina, Raimundo Pimentel, prefeito de Salgueiro, Marcones Sá, prefeito de Altinho, Orlando Jorge, presidente da Câmara Municipal de Araripina, Roseiton Oliveiro, representante do Sindicato do Ferroviário do Nordeste, Luís Cláudio, representante do Sindicato dos Petroleiros, também representando a Federação Única dos Petroleiros, Sinésio Pontes, e o ex-deputado estadual Antônio Fernando.

O Deputado João Paulo do PT abriu a reunião e informou sobre a ausência justificada do Secretário Nacional de Transporte Ferroviário que, embora convidado, não pôde comparecer, tendo enviado as respostas das indagações que lhe foram feitas, as quais foram lidas pelo coordenador-geral. Na sequência, manifestaram-se as autoridades presentes.

A Deputada Socorro Pimentel ressaltou a importância estratégica e a necessidade do trecho Salgueiro-Suape para o desenvolvimento do Estado de Pernambuco.

O Prefeito de Araripina, Raimundo Pimentel, destacou a relevância da Transnordestina para o fortalecimento do polo gesseiro e para a economia do Sertão do Estado.

A Consultoria Legislativa da Alepe (Consuleg) apresentou um histórico técnico detalhado e os encaminhamentos do desempenho desta Frente Parlamentar até o momento.

O representante da Consuleg, Mauro Carneiro, destacou que o colegiado promoveu articulações institucionais com órgãos estaduais e federais para diagnosticar a situação do trecho Salgueiro-Suape. Os trabalhos identificaram fragilidades jurídicas no processo de cisão do contrato original. Constatou-se também a indefinição de recursos nominais no Plano Plurianual e a depreciação dos ativos públicos que estavam paralisados.

Para superar o impasse, a estatal Infra S.A. assumiu o processo de atualização dos projetos de engenharia. O edital para os projetos básico e executivo foi publicado em maio de 2024, com valor de R$ 26,87 milhões. Além disso, o Acórdão nº 467/2024 do TCU-Plenário destravou as ações ao autorizar o recebimento parcial e definitivo do trecho pela União. Esta decisão viabilizou novos investimentos federais e responsabilizou a concessionária TLSA pela conservação dos bens.

A continuidade do empreendimento prevê modelos de execução direta, autorização ferroviária ou concessão comum, com cronograma de engenharia iniciado no segundo semestre de 2024. Entidades técnicas sugerem a criação de um terminal logístico em Salgueiro para dinamizar o transporte de combustíveis e fertilizantes. A apresentação ainda destacou a necessidade de monitoramento das dotações orçamentárias, das desapropriações e das tarifas de direito de passagem para garantir a competitividade do trecho.

Após a fala de todos que integravam a mesa, foi franqueada a palavra para o público presente, oportunidade em que o Sr. Marcílio Cunha realizou a apresentação de um slide contendo dados sobre a Transnordestina. Dando continuidade aos debates, o Deputado João Paulo do PT alertou sobre a necessidade de incluir as questões ambientais nas discussões em torno da Transnordestina. Ao final, foram deliberados os seguintes encaminhamentos e conclusões:

- Deliberação formal para que esta Frente Parlamentar convide a empresa vencedora do processo licitatório para prestar esclarecimentos no âmbito de suas atividades futuras no projeto.
- Registro da importância da decisão política do Presidente da República em manter o trecho Salgueiro-Suape da ferrovia, reconhecendo o impacto positivo do projeto na infraestrutura regional e no meio ambiente, ao promover um modal de transporte mais sustentável e eficiente.

Reunião Ordinária nº 7

Data: 13/04/2026

Deputado presente: João Paulo do PT

Demais participantes: André Ludolfo, diretor de Empreendimentos da Infra; Francisco Alexandre, superintendente da Sudene; Bruno Veloso, presidente da Fiepe; José Humberto, representante do Complexo Industrial de Suape; Laércio Queiroz, representante do consórcio Comagsul; Luís Cláudio (Lula), presidente do Sindicato dos Ferroviários; Lideranças Comunitárias: representantes do Cabo de Santo Agostinho, Ipojuca e comunidades pesqueiras/quilombolas.

O Deputado João Paulo do PT, Coordenador-Geral da Frente Parlamentar, iniciou a reunião destacando que, no início dos trabalhos do colegiado, deparou-se com a exclusão do Estado de Pernambuco da Transnordestina no encerramento do governo anterior.

O parlamentar ressaltou que, graças à reação de diversos atores sociais e políticos, viabilizou-se a retomada do trecho Salgueiro-Suape no plano estratégico federal. Nesse sentido, o colegiado atuou de forma determinante, por meio de amplo debate, com o intuito de concretizar a retomada do trecho.

O parlamentar enfatizou que a inclusão do trajeto pernambucano no orçamento é fruto dessa grande articulação política. De acordo com o deputado, em outubro de 2025, foi disponibilizado edital para a construção do trecho entre Custódia e Arcoverde, com extensão de 73 km.

Na sequência, o diretor de Empreendimentos da Infra S.A., André Ludolfo, apresentou os dados estruturais da malha Salgueiro-Suape. O trecho possui 541 km de extensão total, com apenas 38% de execução física global (179 km).

Foi destacado que a obra permaneceu paralisada por 14 anos, o que dificulta a viabilidade e a retomada do projeto. O diretor ainda enfatizou que a estatal conseguiu a transferência da licença de instalação da antiga concessionária (TLSA) para viabilizar a retomada.

A Infra S.A. detalhou o cronograma dos lotes específicos: no Lote SPS4 (Custódia a Arcoverde), o edital de 73 km prevê investimento de R$ 391 milhões. A abertura de propostas ocorreu em 13 de março e a homologação está prevista para o final de abril de 2026[2]. O prazo de execução do contrato é de 53 meses.

Nos Lotes SPS5 ao SPS7, a empresa elabora os projetos de engenharia e os orçamentos finais. O objetivo é publicar os editais de obras para estes segmentos até o final de 2026.

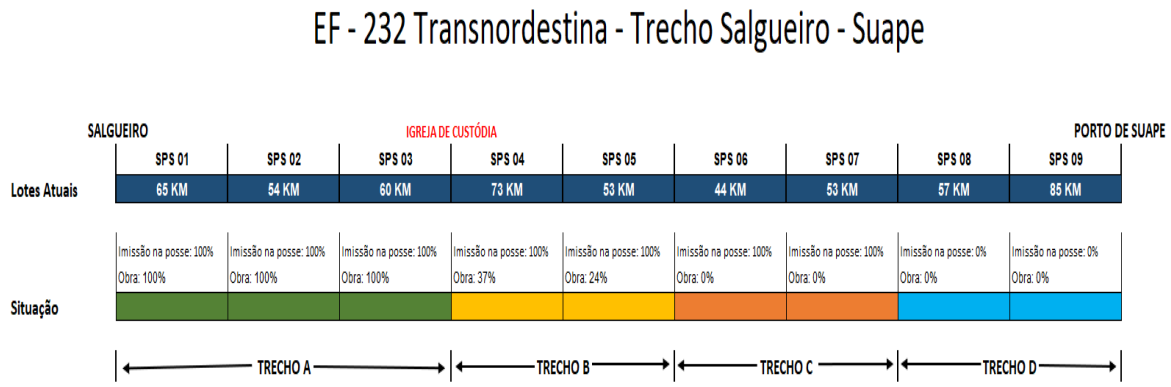
Nos Lotes SPS8 e SPS9 (Suape), o traçado permanece em fase de definição conceitual. A estatal não detém a licença prévia ou a posse das terras nesta região. André Ludolfo garantiu que nenhum traçado será imposto sem consulta pública às comunidades locais. A estatal já contratou projeto básico para esse trecho, mas sem definição do traçado.

Destacou que os projetos de engenharia do SPS4 ao SPS9 já estão contratados e em andamento e, à medida que forem disponibilizados, haverá a possibilidade de novas licitações. Abaixo seguem imagens apresentadas sobre o estágio da obra em cada um dos trechos:

Figura 4: Situação atual Transnordestina – Trecho Salgueiro – Porto de Suape



[2] A homologação do procedimento licitatório ocorreu em 17 de abril do ano corrente.



Fonte: Imagem retirada da apresentação realizada pela Infra S.A no âmbito da Frente Parlamentar

O diretor enfatizou que os principais documentos já elaborados pela estatal são o Termo de Delegação já celebrado para execução da ferrovia, a transferência da licença de instalação da TLSA para a estatal e a contratação de empresa para elaboração dos estudos ambientais e atendimento de condicionantes da licença ambiental.

Por fim, houve a publicação do Edital de realização das obras do trecho SPS4. A licitação para a obra do SPS4 encontra-se em fase de recurso, com expectativa de finalização dos procedimentos administrativos até abril do ano corrente.

O superintendente Francisco Alexandre defendeu a ferrovia como vetor de competitividade para o Nordeste. Ele comparou o avanço ferroviário da China e da Índia com o desmonte das ferrovias brasileiras ocorrido a partir de 2001. Alexandre ressaltou que a produção de grãos de diversas regiões encontra em Suape a saída mais próxima para a Europa.

O superintendente explicou a eficiência do modal ferroviário para o estado. De acordo com o gestor, uma única composição de trem substitui o tráfego de 190 caminhões; esta substituição reduz custos logísticos, diminui a pegada de carbono e aumenta a segurança viária nas BRs 232 e 101.

Por fim, o superintendente destacou que a Sudene articula com a Casa Civil a garantia de fluxo financeiro para os próximos editais.

Laércio Queiroz, representante do consórcio Comagsul, criticou a escassez de recursos federais destinados à obra e a ausência de mobilização política de Pernambuco para viabilizar o projeto.

Ele considerou o orçamento de R$ 50 milhões insuficiente para a magnitude do empreendimento. Por fim, Queiroz exigiu que Pernambuco instale um gabinete exclusivo para a ferrovia, seguindo o modelo bem-sucedido do Ceará.

O presidente da Fiepe, Bruno Veloso, afirmou que critérios políticos influenciaram a priorização do Porto de Pecém em detrimento do trecho pernambucano. O dirigente ressaltou a eficiência operacional de Suape, que mantém atividades ininterruptas e calado para navios de grande porte. O gestor criticou a estratégia de iniciar a construção da ferrovia pelo trecho central.

Ele defendeu que a obra deveria ter começado a partir do Porto de Suapepara gerar retorno econômico imediato durante a execução do projeto. Essa inversão no cronograma impediu o aproveitamento logístico gradual da linha férrea. O dirigente ainda destacou o papel fundamental da Revista Movimento Econômico na defesa e na transparência da Transnordestina.

O setor industrial propõe a participação da Petrobras no financiamento da ferrovia para otimizar a distribuição do diesel da Refinaria Abreu e Lima. A instalação de centros de transbordo em Salgueiro e no Piauí reduziria os custos logísticos e o preço final do combustível no interior do Nordeste.

Na sequência, José Humberto, representante do Complexo Industrial de Suape, defendeu o papel fundamental de Suape na dinamização da economia de Pernambuco. José Humberto defendeu o porto como motor do desenvolvimento pernambucano, sendo a realização da obra da Transnordestina fundamental para o progresso desse empreendimento.

Cristina Santana, representante da Associação das Águas Compridas e Gaibu, destacou a importância de a comunidade participar das discussões referentes à Transnordestina, além do direito de saber a forma de reparação dos danos que eventualmente ocorram.

Luís Cláudio, presidente do Sindicato dos Ferroviários, ressaltou a importância da Frente Parlamentar na defesa da ferrovia, além de apontar a necessidade de maior participação da classe política na viabilização do trecho pernambucano.

Na sequência, Ednaldo Rodrigues, presidente da Associação do Cabo de Santo Agostinho, reforçou a necessidade de a comunidade atingida participar de forma prévia da definição do traçado e das obras.

Lideranças comunitárias de Suape, Tatuoca, Tiriri e Ilha de Mercês apresentaram críticas severas ao modelo de expansão. Relataram que as comunidades sofrem com a violência e a miséria causadas por remoções compulsórias sem diálogo.

Os pescadores Edson Antônio e Marinalva Maria denunciaram a destruição ambiental dos manguezais. Afirmaram que o aprofundamento do canal do porto de Suape e as obras de infraestrutura impedem a pesca artesanal. Marinalva relatou a dificuldade de subsistência das marisqueiras devido à perda de biodiversidade marinha. As comunidades exigem que o desenvolvimento econômico inclua protocolos de proteção aos povos tradicionais.

Houve ainda debate técnico acerca da rampa máxima de inclinação da ferrovia. André Ludolfo explicou que a Infra S.A. adotou o parâmetro de 1,5% de inclinação. Este índice é mais rigoroso que o da antiga concessionária e reduz a necessidade de locomotivas auxiliares. O custo de construção aumenta, mas o custo operacional de longo prazo diminui significativamente.

Sobre a bitola, o projeto atual prevê a bitola larga por diretriz do Ministério dos Transportes. O engenheiro Marcílio Cunha alertou para a importância da bitola mista para garantir a integração com outras malhas. A Infra S.A. confirmou a alteração do traçado em trechos específicos para preservar marcos históricos locais, como a "Igrejinha", evitando impasses jurídicos e culturais.

Por fim, o Deputado João Paulo do PT consolidou as decisões da audiência pública. O coordenador-geral anunciou o envio de uma indicação formal à governadora Raquel Lyra para instituir um Grupo de Trabalho (GT) institucional. Este GT deve reunir o governo estadual, a Infra S.A. e representantes da sociedade civil para monitorar as obras e as condicionantes sociais. A Frente Parlamentar também articulará com a bancada federal a suplementação do orçamento de 2026. A prioridade é garantir que as obras ocorram simultaneamente em vários lotes. Por fim, o deputado propôs a discussão de um fundo de reparação histórica para as famílias impactadas pela expansão do Complexo Industrial de Suape.

5. CONCLUSÕES FINAIS DA FRENTE PARLAMENTAR

Diante das diversas opiniões técnicas e políticas ouvidas acerca dos encaminhamentos necessários para garantir a conclusão das obras do ramal Salgueiro-Suape da Transnordestina, apresenta-se nesta seção o diagnóstico da situação das obras e as recomendações da Frente Parlamentar.

5.1 Diagnóstico dos principais aspectos da construção do ramal Salgueiro-Suape da Transnordestina

Inicialmente, cabe enfatizar que a Frente Parlamentar exerceu papel central na articulação e no debate público sobre a retomada das obras da Transnordestina no trecho Salgueiro–Suape. Ao longo dos trabalhos, promoveu diálogo com sociedade civil, parlamentares e representantes dos governos estadual e federal, reunindo informações técnicas, jurídicas e financeiras essenciais para o avanço do empreendimento. A atuação do colegiado fortaleceu a busca por soluções e reafirmou a importância estratégica da ferrovia para Pernambuco.

Cabe ainda enfatizar a disposição governamental em viabilizar a retomada das obras e acelerar os investimentos necessários para conclusão do trecho pernambucano. Desde o início das atividades da Frente, representantes governamentais demonstraram compromisso com a continuidade do empreendimento, reconhecendo sua relevância logística, econômica e social. O esforço conjunto entre os entes públicos evidenciou um ambiente favorável à construção de soluções para o trecho Salgueiro–Suape.

No entanto, ao longo dos trabalhos da Frente, foram encontrados dificuldades e entraves que seguem abaixo pontuados:

1) <u>Vícios de motivação, finalidade e publicidade na decisão de cisão do trecho Salgueiro-Suape.</u>

No dia 22 de dezembro de 2022, a União, por meio da ANTT, emitiu o 1º Termo Aditivo ao contrato, com o objetivo de alterar os trechos que compõem a malha concedida à Transnordestina Logística S.A (TLSA), estabelecendo as condições para a devolução do Trecho Salgueiro- Suape.

A cisão foi balizada por meio de estudo efetuado pela Consultoria Mckinsey e apresentado perante o TCU no Processo TC 012.179/2016-7, e serviu como parâmetro motivacional para a continuidade das obras e retorno dos investimentos estatais ao empreendimento. O Acórdão TC 2769/2022 apresenta, nos seguintes termos, os argumentos apresentados pelo Minfra:

> ” (...) Alinho-me, em parte, às propostas da SeinfraPor, considerando, sobretudo a relevância da Transnordestina para o desenvolvimento nacional.
> Nessa linha, entendo prudente que esta Corte de Contas não interfira na solução definida pelo MInfra para a continuidade do empreendimento, sem prejuízo de que a unidade técnica responsável acompanhe, pari passu, os desdobramentos e a regularidade das medidas adotadas com vistas à adoção de tal solução.

> Acolho a conclusão da unidade técnica quanto à necessidade de que a ANTT pactue com a TLSA um novo cronograma para realização das obras, prevendo a retomada de aportes públicos, com a definição de prazos e de sanções, no caso de descumprimento dos termos pactuados. Divirjo, apenas, quanto à necessidade de condicionar a liberação dos recursos à adoção de tal medida. O ajuste pode ser celebrado no prazo de 120 dias, sob pena de nova concessão cautelar (peça 763, p. 3).
>
> Ao se analisar à proposta da unidade da unidade técnica, na instrução de peça 757, de 21/7/2022,percebe-se que o MInfra defendeu, por meio da NotaTécnica 27/2022/CGPF/DTFER/SNTT, e tendo em vista a construção de diversos cenários/alternativas pela Consultoria McKinsey, que a "Alternativa 1 – Cisão parcial de trechos das malhas" foi destacada pelo Departamento de Transporte Ferroviário, da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres (DTfer/SNTT) como opção mais vantajosa à declaração de caducidade, pois reduziria o tempo necessário para o início da operação, além de exigir um menor Capex (peça 757, p. 8) . Mais detalhes sobre as demais alternativas estudadas se encontram na instrução de peça 757.
>
> Tal alternativa considerou a repactuação do trajeto, por meio de cisão de uma parte dos ativos do contrato de concessão da TLSA, os quais seriam revertidos para a União, com posterior execução de obra pública ou realização de um chamamento público, para exploração como autorização ferroviária nos termos da Lei 14.273/2021. A cisão da malha da TLSA envolveria o trecho Salgueiro/PE até Suape/PE, conforme Figura 1, embora possam ser feitos ajustes no trecho a ser cindido, a depender de novos estudos e da eficácia de um futuro chamamento público (peça 757, p. 8).
>
> Figura 1 - Alternativa de cisão da malha TLSA Fonte: MInfra (peça 744, p. 14)
>
> Assim, os novos elementos submetidos ao TCU nesta nova oportunidade visam apresentar o encaminhamento adotado pela ANTT para atendimento das diretrizes do Ministério da Infraestrutura para retomada da obra, em oposição à decretação da caducidade da concessão da malha II.
>
> Destaca-se que tais diretrizes foram apresentadas pelo MInfra ao TCU após análise de cenários alternativos à declaração de caducidade da malha, elaborada por consultoria contratada, e usadas como motivação para a revogação da medida cautelar disposta no subitem9.2 do Acórdão 2532/2017-TCU-Plenário, efetivada pelo subitem 9.1 do Acórdão 1708/2022-TCU-Plenário,são as condições que garantem a prevalência do interesse público na continuação da obra em oposição à declaração de caducidade da concessão, no contexto atual. Desta forma, sem a formalização das diretrizes nos documentos necessários para a celebração de aditivo contratual, a celebração do termo aditivo não merece prosperar."

No que tange à motivação do ato, observa-se que o trecho extraído utiliza como motivação para a cisão do trecho e retomada dos investimentos públicos os argumentos e teses presentes no estudo efetuado pela empresa privada. No entanto, esse estudo encontra-se indisponível publicamente e sequer foi apreciado pelo conjunto da sociedade e dos atores envolvidos no processo decisório.

A administração pública tem o dever imposto, segundo leciona Matheus Carvalho[3], de indicar os pressupostos de fato e de direito que determinaram a prática dos atos administrativos.

O autor ainda leciona que, assim como o princípio da publicidade, a motivação é indispensável ao controle dos atos administrativos, uma vez que demonstra à sociedade as razões pelas quais o poder público atuou de determinada forma, tornando possível a análise dos cidadãos acerca da legitimidade e adequação de seus motivos.

Então, a ausência de disponibilização do estudo que motivou a cisão do trecho Salgueiro-Suape incorre em flagrante desrespeito aos princípios da publicidade e da motivação, uma vez que o desconhecimento público dos motivos que determinaram a edição de um ato administrativo impede qualquer controle da ação estatal.

Além disso, ao longo dos trabalhos da Frente Parlamentar, especialmente na reunião ordinária realizada no dia 08 de maio de 2023, com a presença do secretário de Desenvolvimento Econômico do Estado de Pernambuco, ficou evidente que a decisão de cisão do trecho Salgueiro-Suape foi realizada a partir da análise da viabilidade econômico-financeira da concessionária.

Ou seja, a grave decisão de cisão do trecho pernambucano da Transnordestina considerou exclusivamente a viabilidade econômica do parceiro privado da contratação pública, sem qualquer tipo de análise do interesse público na continuidade das obras, sem a exclusão de nenhum trecho.

Matheus Carvalho leciona acerca da necessidade da observância da supremacia do interesse público nas decisões estatais:

> “O interesse público é supremo sobre o particular, e todas as condutas estatais têm como finalidade a satisfação das necessidades coletivas. Nesse sentido, os interesses da sociedade devem prevalecer diante das necessidades específicas dos indivíduos, havendo a sobreposição das garantias do corpo coletivo, quando em conflito com as necessidades de um cidadão isoladamente. Em razão desta busca pelo interesse público a Administração se põe em situação privilegiada, quando se relaciona com os particulares”.

No caso concreto, o poder público se deparava diante de uma obra estruturante para o conjunto dos estados do Nordeste, interrompida em face de diversas falhas contratuais da concessionária, ou seja, o particular sistematicamente não cumpre as determinações estatais e as metas pactuadas.

---

[3]CARVALHO, Matheus. Manual de Direito Administrativo – 10.ed. rev. ampl. e atual. São Paulo: JusPODIVM, 2022.

No entanto, no momento da retomada dos investimentos, o ente estatal utilizou como referência decisória apenas a viabilidade econômica da concessionária, sem considerar o interesse público estatal e social que apontava para a continuidade das obras sem qualquer cisão.

A decisão, portanto, desrespeita o princípio da finalidade que baliza todo o ordenamento jurídico administrativo e preceitua que toda a decisão estatal tem como finalidade precípua o interesse público. A decisão de cisão só atende ao interesse da concessionária e seus parâmetros econômicos e financeiros, desconsiderando o interesse público de integração e desenvolvimento do Nordeste brasileiro.

2) Avanços Institucionais e Questionamentos sobre a Retomada da Transnordestina em Pernambuco

Observa-se importante avanço institucional com a edição do Acórdão nº 467/2024 do Tribunal de Contas da União, que determinou a devolução do trecho pernambucano da Transnordestina à União e reconheceu a possibilidade de aportes orçamentários federais para retomada da ferrovia. O acórdão também registrou que a ANTT e o DNIT receberam da antiga concessionária os levantamentos de ativos e demais cálculos necessários, cabendo-lhes proceder à análise técnica e administrativa.

Com a retomada da segurança jurídica e a autorização para investimentos públicos, foi publicado, em 26 de abril de 2024, edital para contratação de empresa especializada na elaboração de projeto básico/executivo de engenharia do trecho Salgueiro/PE–Porto de Suape/PE, com valor estimado de R$ 24,8 milhões. O edital fixou prazo de até 18 meses para conclusão dos projetos, exigindo a entrega, em até quatro meses, de projetos referentes a pelo menos 55 km da ferrovia.

Ao final da licitação, venceu o Consórcio Estratégica–Prosul, pelo valor de R$ 15,2 milhões. Contudo, surgiram questionamentos quanto à execução contratual. A cláusula 5.2.2 do Contrato nº 027/2024 determinava a entrega dos projetos iniciais até dezembro de 2024, considerando a assinatura em 29/08/2024. Entretanto, apesar de reiteradas solicitações, esta Frente Parlamentar não teve acesso aos projetos previstos nem às demais etapas eventualmente concluídas, comprometendo a transparência e o acompanhamento da contratação.

Além disso, verifica-se possível sobreposição parcial entre o objeto do Contrato nº 027/2024 e o Edital nº 015/2025, especialmente em relação à elaboração de projetos executivos do lote SPS-04, trecho de aproximadamente 73 km. Tal situação exige esclarecimentos dos órgãos competentes para evitar duplicidade contratual, sobreposição de despesas públicas e inconsistências no planejamento da retomada da Ferrovia Transnordestina em Pernambuco.

3) Viabilidade financeira da retomada da Transnordestina em Pernambuco

A reunião realizada em 13 de abril do corrente ano trouxe importantes esclarecimentos acerca do andamento da retomada da Ferrovia Transnordestina em Pernambuco. Na ocasião, foi informado que o lote correspondente ao SPS-04, compreendido no trecho entre Custódia e Arcoverde, com aproximadamente 73 km de extensão, já se encontrava em fase de licitação. Posteriormente, em 17 de abril, foi homologado o resultado do certame em favor do Consórcio ACA Transnordestina, pelo valor de R$ 312.800.000,00 (trezentos e doze milhões e oitocentos mil reais), com prazo de vigência contratual de 57 meses, contados a partir da emissão da ordem de serviço.

No que se refere aos demais lotes da ferrovia, foi esclarecido que os respectivos projetos de engenharia já foram contratados e que, à medida que tais projetos forem concluídos e disponibilizados, poderão ser promovidas novas licitações para execução das obras correspondentes.

Entretanto, embora se trate de empreendimento de magnitude bilionária e de elevada relevância estratégica para o desenvolvimento regional e nacional, a Lei Orçamentária Anual referente ao exercício de 2026, de acordo com posição expressa na reunião ordinária de 13 de abril, prevê apenas R$ 50 milhões para a retomada da Transnordestina em Pernambuco, montante que se mostra significativamente inferior às necessidades financeiras do projeto.

Diante desse cenário, permanecem relevantes questionamentos acerca da efetiva viabilidade financeira da conclusão da ferrovia no trecho Salgueiro–Suape, especialmente quanto às fontes de financiamento e ao cronograma de liberação de recursos necessários para assegurar a continuidade das obras em ritmo compatível com a dimensão do empreendimento.

Essa preocupação torna-se ainda mais sensível quando se observa que as obras relativas ao trecho entre Eliseu Martins/PI e o Complexo Industrial e Portuário do Pecém/CE encontram-se em estágio avançado de execução,

enquanto o trecho pernambucano apenas recentemente teve retomada formal e efetiva das obras de implantação.

Nesse contexto, caso não haja aporte substancial e contínuo de investimentos públicos, existe o risco concreto de que o trecho Salgueiro–Suape seja concluído em prazo significativamente mais dilatado em comparação ao trecho direcionado ao Porto do Pecém. Essa assimetria poderá comprometer a competitividade econômica e logística do ramal pernambucano, reduzindo sua atratividade operacional e impactando negativamente o potencial estratégico do Porto de Suape como eixo de desenvolvimento regional e integração ferroviária do Nordeste.

4) Desapropriação, possíveis traçados e elaboração de estudos ambientais.

A reunião realizada em 13 de abril trouxe informações que suscitam elevada preocupação quanto à efetiva viabilidade e ao cronograma de execução da Ferrovia Transnordestina no trecho pernambucano. Na ocasião, foi informado que os segmentos correspondentes aos lotes SPS-08 e SPS-09, que somam mais de 130 quilômetros de extensão, ainda não possuem imissão estatal na posse das áreas necessárias à implantação da ferrovia, encontrando-se, ademais, em fase de estudos técnicos, com possibilidade de alteração do traçado originalmente previsto.

Esse cenário revela-se especialmente preocupante diante da relevância estratégica do empreendimento para o desenvolvimento econômico e logístico regional. Trata-se de obra que já acumula significativo histórico de atrasos e que, mesmo após décadas de discussão e execução parcial, ainda não possui definição consolidada quanto ao traçado definitivo em determinados segmentos, tampouco solução definitiva quanto à regularização fundiária das áreas necessárias à sua implantação.

A ausência de definição do traçado e da imissão na posse dos imóveis afetados pode ocasionar novos entraves administrativos, judiciais e operacionais, comprometendo ainda mais o cronograma de retomada das obras e ampliando os riscos de elevação dos custos do empreendimento.

Dessa forma, revela-se imprescindível que esta Frente Parlamentar tenha amplo acesso aos estudos atualmente desenvolvidos pela Infra S.A., especialmente no que se refere aos possíveis traçados em análise para os lotes SPS-08 e SPS-09, bem como às estratégias previstas para a desapropriação e regularização das áreas ainda não incorporadas ao patrimônio público.

Além das questões técnicas e fundiárias, a reunião realizada em abril do corrente ano evidenciou a necessidade de assegurar participação efetiva das comunidades diretamente atingidas antes da definição final do traçado e da execução das obras. Muitas dessas populações encontram-se em situação de elevada vulnerabilidade econômica e social, dependendo diretamente da utilização dos recursos naturais e da interação cotidiana com o meio ambiente para sua subsistência.

Ao longo das discussões, restou evidente que a economia local dessas comunidades está fortemente vinculada às atividades rurais, ao uso sustentável do território e aos recursos ambientais existentes na região. Nesse contexto, a implantação da ferrovia deve observar rigorosamente mecanismos de mitigação dos impactos sociais, econômicos e ambientais decorrentes das obras, de forma a reduzir prejuízos às populações atingidas e assegurar tratamento digno e adequado às famílias impactadas.

Assim, a retomada da Ferrovia Transnordestina em Pernambuco deve necessariamente ser acompanhada de planejamento territorial adequado, transparência institucional, diálogo social permanente e observância das garantias socioambientais, de modo a compatibilizar a execução da obra com a proteção dos direitos das comunidades afetadas.

Por fim, a reunião supracitada também revelou que a Infra S.A. realizou contratação de empresa especializada para elaboração dos estudos ambientais e atendimento das condicionantes relacionadas ao licenciamento ambiental da Ferrovia Transnordestina. Entretanto, não ficou suficientemente esclarecido se tais estudos já foram efetivamente concluídos, aprovados pelos órgãos competentes ou incorporados ao planejamento executivo da obra.

A ausência de informações claras e atualizadas acerca do estágio dos estudos ambientais gera preocupação, especialmente diante da possibilidade de avanço das etapas de implantação do empreendimento sem a prévia consolidação dos elementos técnicos indispensáveis à adequada avaliação de sua viabilidade ambiental.

O cumprimento integral das condicionantes ambientais revela-se indispensável para garantir maior previsibilidade ao cronograma de execução das obras5) Informações necessárias para continuidade das obras

Ao longo dos trabalhos, a Frente Parlamentar debateu acerca de informações e documentos necessários para o bom andamento das ações legislativas.

A privação de acesso a essas informações impede a proposição de soluções e a análise aprofundada das providências necessárias para a continuidade das obras. Nesse sentido, é necessário o acesso ao seguinte rol de documentos e informações:

- Cópia integral do estudo desenvolvido pela empresa McKinsey & Company que fundamentou a cisão do trecho Salgueiro–Suape da Ferrovia Transnordestina;
- Cópia integral do Processo TC nº 012.179/2016-7, em tramitação perante o Tribunal de Contas da União, bem como dos demais processos relacionados à Ferrovia Transnordestina;
- Estudos atualizados de viabilidade econômica, financeira e logística do trecho pernambucano da ferrovia, especialmente após a cisão da Malha II;
- Cópia integral do contrato e das peças instrutórias referentes ao ajuste celebrado entre a Infra S.A. e o Consórcio ACA Transnordestina, relativo ao Edital nº 015/2025;
- Cópia integral do Contrato nº 027/2024 e dos respectivos documentos de execução contratual, firmado entre a Infra S.A. e o Consórcio Estratégica–Prosul, cujo objeto consiste na elaboração de projeto básico/executivo de engenharia para implantação da EF-232 – Ferrovia Transnordestina, no segmento compreendido entre Salgueiro/PE e o Porto de Suape/PE, incluindo variantes e contornos pontuais;
- Informações detalhadas acerca da execução física e financeira da Ferrovia Transnordestina, incluindo:
    - Valores desembolsados;
    - andamento físico atualizado das obras em cada trecho;
    - valores estimados para conclusão do empreendimento;
    - fontes de recursos previstas;
    - cronograma de desembolsos;
    - prestações de contas relacionadas ao empreendimento;
    - relação das empresas subcontratadas, com indicação dos respectivos serviços executados e valores recebidos;
- Informações acerca do andamento do cálculo das indenizações decorrentes da cisão do trecho Salgueiro–Suape;

- Informações acerca do estado de conservação das obras já executadas no trecho Salgueiro–Suape;
- Informações detalhadas acerca das desapropriações já realizadas e das ainda necessárias à implantação da ferrovia, incluindo:
  - valores indenizatórios pagos e previstos;
  - situação da imissão na posse;
  - áreas ainda pendentes de regularização fundiária;
  - cópia integral do contrato relativo à contratação de empresa especializada para execução de atividades de gestão fundiária e desapropriações;

- Estudos e informações referentes aos impactos ambientais e sociais decorrentes da conclusão das obras, incluindo:
  - estudos ambientais;
  - avaliação de impactos sobre comunidades atingidas;
- Informações acerca dos possíveis traçados previstos para os trechos SPS-08 e SPS-09, acompanhadas dos respectivos estudos técnicos e documentos instrutórios;
- Relação das audiências públicas, consultas comunitárias e demais mecanismos de participação social realizados junto às populações atingidas.

Essas informações são imprescindíveis para uma análise robusta dos principais aspectos ligados à conclusão das obras do trecho Salgueiro-Suape.

5.2 Recomendações da Frente Parlamentar.

Diante do panorama apresentado, recomendam-se algumas medidas para o Poder Executivo do Estado de Pernambuco, o Tribunal de Contas da União e o Governo Federal.

Recomendam-se as seguintes medidas ao **Poder Executivo do Estado de Pernambuco**:

a) Encaminhar cópia do presente relatório as autoridades competentes.

b) Encaminhar para este Poder Legislativo cópia de eventuais vistorias e/ou inspeções realizadas nos trechos já construídos do ramal Salgueiro-Suape.

c) Encaminhar para este Poder Legislativo estudos em andamento acerca da viabilidade econômica e financeira da conclusão das obras do trecho Salgueiro-Suape.

Quanto ao **Tribunal de Contas da União,** recomenda-se a disponibilização de cópia de todos os processos referentes à Transnordestina.

Quanto ao **Governo Federal**, sugerem-se as seguintes medidas:

a) Encaminhar cópia do presente Relatório ao Ministério dos Transportes, Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional, Agência Nacional de Transportes Terrestres, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, Banco do Nordeste, Banco Nacional do Desenvolvimento, Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste e Infra S.A.

Requer-se ainda que os órgãos citados encaminhem as informações abaixo, de acordo com suas atribuições institucionais:

a) Cópia integral do Processo TC nº 012.179/2016-7, em tramitação perante o Tribunal de Contas da União, bem como dos demais processos relacionados à Ferrovia Transnordestina;

b) Estudos atualizados de viabilidade econômica, financeira e logística do trecho pernambucano da ferrovia, especialmente após a cisão da Malha II;

c) Cópia integral do contrato e das peças instrutórias referentes ao ajuste celebrado entre a Infra S.A. e o Consórcio ACA Transnordestina, relativo ao Edital nº 015/2025;

d) Cópia integral do Contrato nº 027/2024 e dos respectivos documentos de execução contratual, firmado entre a Infra S.A. e o Consórcio Estratégica–Prosul.

e) Informações detalhadas acerca da execução física e financeira da Ferrovia Transnordestina, incluindo:

- valores já desembolsados;
- andamento físico atualizado das obras em cada trecho;
- valores estimados para conclusão do empreendimento;
- fontes de recursos previstas;
- cronograma de desembolsos;
- prestações de contas relacionadas ao empreendimento;
- relação das empresas subcontratadas, com indicação dos respectivos serviços executados e valores recebidos;

f) Informações acerca do andamento do cálculo das indenizações decorrentes da cisão do trecho Salgueiro–Suape;

g) Informações acerca do estado de conservação das obras já executadas no trecho Salgueiro–Suape;

h) Informações detalhadas acerca das desapropriações já realizadas e das ainda necessárias à implantação da ferrovia, incluindo:

- valores indenizatórios pagos e previstos;
- situação da imissão na posse;
- áreas ainda pendentes de regularização fundiária;

- cópia integral do contrato relativo à contratação de empresa especializada para execução de atividades de gestão fundiária e desapropriações;

i) Estudos e informações referentes aos impactos ambientais e sociais decorrentes da conclusão das obras, incluindo:

- estudos ambientais;
- avaliação de impactos sobre comunidades atingidas;

j) Informações acerca dos possíveis traçados previstos para os trechos SPS-08 e SPS-09, acompanhadas dos respectivos estudos técnicos e documentos instrutórios;

l) Relação das audiências públicas, consultas comunitárias e demais mecanismos de participação social realizados junto às populações atingidas.

Essas informações são imprescindíveis para uma análise robusta dos principais aspectos ligados à conclusão das obras do trecho Salgueiro-Suape.

5.3 Conclusão.

A finalização das obras do trecho da Ferrovia Transnordestina que interliga o Município de Salgueiro ao Complexo Industrial Portuário de Suape representa uma das mais relevantes iniciativas estruturadoras para o desenvolvimento econômico, social e logístico do Estado de Pernambuco. Trata-se de um empreendimento estratégico, cuja concretização transcende interesses regionais e se projeta como uma necessidade urgente para o fortalecimento da competitividade pernambucana no cenário nacional e internacional.

Nesse contexto, a Frente Parlamentar em Defesa da Transnordestina reforça o alerta às autoridades federais, estaduais e aos diversos agentes públicos e privados envolvidos acerca da imprescindível garantia dos recursos financeiros necessários à execução integral desse trecho ferroviário. A ausência de investimentos adequados poderá comprometer uma oportunidade histórica de impulsionar o crescimento econômico do Estado, ampliar sua capacidade logística e consolidar Pernambuco como um dos principais polos de desenvolvimento do Nordeste brasileiro.

A ligação ferroviária entre Salgueiro e Suape permitirá maior eficiência no transporte de cargas, redução dos custos logísticos, atração de novos investimentos, fortalecimento dos setores industrial, agrícola e mineral, além de potencializar a movimentação do porto pernambucano, ampliando sua relevância estratégica para o comércio nacional e internacional.

Os benefícios sociais também são expressivos. A obra tem potencial para gerar milhares de empregos diretos e indiretos durante sua construção e operação, promover a interiorização do desenvolvimento, estimular a instalação de novas empresas ao longo do corredor logístico e proporcionar melhores condições de vida para a população pernambucana, especialmente nas regiões do Sertão e Agreste.

Mais do que uma obra de infraestrutura, a Transnordestina constitui um instrumento de transformação econômica e social. Sua conclusão representará um marco para Pernambuco, elevando o Estado a um novo patamar de desenvolvimento, integração regional e protagonismo econômico, fortalecendo sua posição de destaque no Nordeste e ampliando sua expressão no contexto nacional.

Diante dessa realidade, é fundamental que haja união de esforços entre os Poderes constituídos, a sociedade civil organizada, o setor produtivo e as lideranças políticas para assegurar a viabilização financeira e a execução célere do trecho Salgueiro–Suape. O futuro de Pernambuco passa pela concretização desse projeto estratégico, capaz de impulsionar o crescimento sustentável, gerar oportunidades e promover prosperidade para as atuais e futuras gerações de pernambucanos.

Diante do exposto, solicitamos o valoroso apoio dos nobres parlamentares da Assembleia Legislativa do Estado de Pernambuco para a aprovação deste Relatório Final.

DEPUTADO JOÃO PAULO DO PT

Coordenador-Geral