

REQUERIMENTO Nº. DE DE 2015
(Do Sr. Raimundo Gomes de Matos)

Requer a constituição de Comissão Externa, com fundamento nos artigos 38 e 117, I do RICD, com o objetivo de acompanhar *in loco* a situação em que se encontram as obras que compõe o projeto de construção da ferrovia Nova Transnordestina e quais as providências que foram e/ou serão adotadas para regularizar a execução do projeto, tendo em vista as irregularidades e as responsabilidades apuradas em auditoria realizada pelo TCU.

Senhor Presidente,

Requeiro a Vossa Excelência, com base nos artigos 38 e 117, inciso I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD) que se digne adotar as providências necessárias à constituição de Comissão Externa, composta de 05 (cinco) membros Titulares e igual número de Suplentes, com prazo de funcionamento de 12 (doze) meses, destinada a acompanhar *in loco* a situação em que se encontram as obras que compõe o projeto de construção da ferrovia Nova Transnordestina e quais as providências que foram e/ou serão adotadas para regularizar a execução do projeto, tendo em vista as irregularidades e as responsabilidades apuradas em auditoria realizada pelo TCU, na Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e no Ministério dos Transportes, com o objetivo de avaliar a conformidade da execução contratual da concessão da ferrovia Transnordestina.

JUSTIFICAÇÃO

A Ferrovia Transnordestina, com 1.728 quilômetros de extensão, foi planejada para levar até os portos de Pecém (Ceará) e Suape (Pernambuco) a produção agrícola do cerrado do Piauí, especialmente soja, e interligar esses portos à Hidrovia do Rio São Francisco (Petrolina). A linha férrea partiria da cidade piauiense de Eliseu Martins até Salgueiro, no sertão pernambucano, com ramal até Petrolina. Em Salgueiro, a Ferrovia Transnordestina se dividiria: um braço seguiria até o litoral pernambucano e o outro dobraria à esquerda no rumo norte, até a costa cearense.

A primeira previsão era de que a Ferrovia, no trecho Piauí-Pernambuco, seria inaugurada em 2010, ao final do segundo governo do presidente Lula. O trecho Piauí-Ceará ficaria pronto em 2013.

Em função de atrasos, o prazo para o início de funcionamento foi alterado para 30 de dezembro de 2014, penúltimo dia da gestão da presidente Dilma Rousseff. Agora, há novas informações no sentido de que a Ferrovia Transnordestina não seria inaugurada antes de 2016.

O atraso na conclusão da ferrovia Transnordestina prejudica a expansão do agronegócio e da mineração no Piauí, que vê nesse empreendimento a chance de potencializar o transporte de cargas, escoando grãos e minérios até o mar a custos mais baixos. O estado já tem ferrovias que vão até os portos de Pecém (CE) e Itaqui (MA), mas a Transnordestina ligaria as regiões de agronegócios e de mineração ao porto de Suape (PE).

O orçamento total para a construção nos três estados, que era de R\$ 4,5 bilhões em 2007, saltou para R\$ 7,5 bilhões em 2013. O Ministério dos Transportes, por meio de um representante, informou que esses aumentos foram necessários por conta da correção monetária.

No entanto, o Relatório de Fiscalização do TCU nº 218/2014 (TC 010.453/2014-8) constatou que há irregularidades na gestão contratual da ferrovia, no que tange ao acompanhamento das metas contratuais e no gerenciamento das obras de construção do projeto Nova Transnordestina. Quanto ao acompanhamento das metas contratuais, verificou-se que, diante dos descumprimentos recorrentes pela concessionária, a ANTT deixou de aplicar as sanções previstas em diversos dispositivos legais e nas próprias resoluções. Quanto ao gerenciamento da obra de construção da ferrovia, verificou-se ausência de conformidade nas análises dos orçamentos, dos cronogramas e dos projetos executivos dos lotes.

Ademais, segundo o Relatório, evidenciou-se que as obrigações de prazo, valor e objeto pactuadas com a concessionária para a construção da Ferrovia vêm sendo descumpridas pela concessionária com a anuência da ANTT.

Por fim, a auditoria demonstrou que o contrato de concessão, proveniente da cisão da Malha Nordeste, para a construção e a exploração da Malha II, foi celebrado sem a realização de estudos prévios e análises que justifiquem o interesse público e que comprovem a manutenção do seu equilíbrio econômico-financeiro.

Diante dos fatos apresentados, temos que a questão é de relevante interesse nacional, pois se trata da aplicação, destinação e investimento de dinheiro público, cuja gestão está sujeita às regras constitucionais de legalidade, economicidade, transparência e moralidade.

Assim, a Comissão Externa ora proposta poderá averiguar a situação *in loco* e acompanhar as providências necessárias não apenas para a solução imediata de tão graves consequências, mas também propor ações de médio e longo prazos para a conclusão das obras.

Sala das Sessões, de julho de 2015

Deputado Raimundo Gomes de Matos
PSDB/CE