

**MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES**

**GT DA FERROGRÃO – PORTARIA Nº 994, DE 17 DE OUTUBRO DE 2023**

**REUNIÃO**

**Data/Hora:** 20/11/2023 – 09h30 às 16h

**Local:** MT - Esplanada dos Ministérios, Bloco R - Edifício Anexo, 4º Andar, Ala Leste, Sala Plenária - SNTF.

**PARTICIPANTES:**

**Subsecretaria de Sustentabilidade – SUST/MT**

- Cloves Benevides – Subsecretário de Sustentabilidade
- Cibele Dutra de França – Coordenadora de Licenciamento Ambiental
- Camila Lourdes – Coordenadora Geral de Licenciamento Ambiental e Assuntos Territoriais - Substituta
- Rosangela Pinna – Analista

**Subsecretaria de Parcerias – SPAR/MT**

- Patricia Theodorovski Garbin Castanha – Coordenadora-Geral
- Diego Zuza – Coordenador

**CONJUR – Consultoria Jurídica /MT**

- Paulo Ramalho – Consultor Jurídico Adjunto – 2029-7129

**Secretaria Nacional de Transportes Ferroviário – SNTF/MT**

- Henrique Mendes

**Infra S.A**

- Bruno Marques dos Santos Silva – Superintendente de Gestão Ambiental e Territorial
- Carolina Ramalho – (61) 98115-0421
- Aline Pimenta

**Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT**

- Ana Beatriz Rodrigues Castro
- Adda Benvinda Santos

**Instituto Kabu , Organização indígena componente da Rede Xingu+**

- Melillo Dinis – Advogado
- Mydjere Kayapó – Conselho Político da Rede Xingu+
- Ewesh Yawalapiti Waurá – Diretor Executivo da ATIX
- Mariel Nakane – Rede Xingu+
- John Razen – Associação Iakiô
- André Maimoni – Advogado da ADI 6553

**Estação da Luz Participações LTDA - EDLP**

- Guilherme Quintella - Presidente/CEO

**PAUTA**

9h30 – Boas vindas

9h40 – Apresentação dos Participantes

9h50 - Portaria nº 994, de 17 de outubro de 2023 – Objetivos do GT Ferrogrão

10 h - Apresentação do estado da arte do projeto - Aspectos técnicos do Estudo de viabilidade -EDLP

10 h 30 – Debate

11 h 00 – Apresentação do componente ambiental - EIA/RIMA - INFRA S/A

11 h 30 – Debate

12 h - Intervalo para almoço

14 h – Apresentação do cronograma de atividades -Subsecretaria de Sustentabilidade/Ministério dos Transportes

14 h 20 – Debate e Deliberação

14h 40 – Apresentação do Plano de Trabalho – Subsecretaria de Sustentabilidade/Ministério dos Transportes

15 h – Debate e Deliberação

15h30 – Avisos e Encaminhamentos (Próximos Passos)

16 h - Encerramento

## **RESUMO DAS TRATATIVAS**

A reunião foi iniciada pelo Subsecretário de Sustentabilidade, Sr. Cloves Benevides, que lembrou o que foi pactuado na última reunião sobre a EF – 170 (Ferrogrão), de 26/10/2023, ressaltando que o objetivo do Grupo de Trabalho é concretizar as ações pactuadas de forma transparente para construir soluções de maneira conjunta. Em seguida foi realizada uma breve apresentação dos participantes e, uma exposição sobre o EVTEA da Ferrogrão, conduzida pelo Sr. Guilherme Quintella - Presidente/CEO da Estação da Luz Participações S/A - EDLP, que teve como foco os tópicos de como surgiu o projeto Ferrogrão, a apresentação dos Estudos do Procedimento de Manifestação de Interesse - PMI, os desdobramentos socioambientais, a atualização do EVTEA, os enfoques social e ambiental e o cronograma inicial.

Segundo o Sr. Guilherme, a primeira atividade do Diagnóstico Ambiental ocorreu durante os estudos preliminares sobre o traçado quando se buscava a definição da localização atual do empreendimento. Com a implantação da Ferrogrão, a duplicação da BR 163/PA não seria necessária e assim a rodovia ficaria restrita a uma estrada de serviço. Inicialmente, o estudo abordou 29 (vinte nove) áreas protegidas e 38 terras indígenas sob perspectiva de ser realizada consulta livre, prévia e informada – CLPI, de acordo com a OIT 169, além do diagnóstico ambiental, do Plano de comunicação Socioambiental e de disponibilidade de canais de comunicação para diálogo com sociedade.

Importante ressaltar que o projeto ficou estagnado entre 2018 a 2013, todavia em agosto de 2023, houve consulta da INFRA S.A. a respeito do interesse da EDLP em prosseguir no projeto, como resultado em setembro de 2023 a EDLP confirmou a intenção de conduzir a atualização dos estudos devido à decisão do STF.

Nesse ínterim, foi constatado que a EF-170 aproximou-se o máximo possível da BR-163/MT, do ponto de vista técnico-socioambiental, com maior proximidade após leve mudança de traçado alinhada entre MTPA, MMA e Casa Civil em junho de 2016. Em relação ao Parque Nacional do Jamanxim, o Governo encaminhou a Medida Provisória para a regularização da faixa de domínio da Br-163/PA e delimitando parque nacional para a faixa de domínio com mais 852 hectares, para acomodar a passagem da Ferrogrão. Após veto do congresso Nacional, o Parque ficou com os domínios territoriais anteriores.

Apesar de o empreendimento não interceptar Terras Indígenas, buscando consultar os povos indígenas, foi realizada a articulação Instituto Kabu e com o Instituto Socioambiental – ISA.

Dentre outras informações importantes, não há terminal previsto no Estado do Pará, o que não estimulará o plantio de soja e o desmatamento. E, para promover o desenvolvimento local há expectativa no crescimento da indústria de fármacos para a região de Novo Progresso, a partir da Amazônia, e valorização da biodiversidade da região.

Foi informado que a atualização do EVTEA sob uma perspectiva setorial prevê a promoção e implementação da descarbonização, havendo uma reavaliação das premissas da modelagem econômico-financeira combinada com estratégias socioambientais.

No que se refere ao Parque Nacional do Jamanxim, foi apresentado o cronograma de atualização dos estudos para março de 2024, o qual será elaborado com recursos privados. Após essas considerações, Guilherme agradeceu o convite e propôs encaminhar a apresentação a todos participantes.

Em sequência, o Sr. Paulo Ramalho, representante da Consultoria Jurídica junto ao Ministério dos Transportes, informou sobre a determinação do Supremo Tribunal Federal – STF que interpôs o prazo de 6 meses para a conclusão dos estudos, sendo necessário focar na objetividade das conversas e, ao final, serem apresentados os estudos de alternativas de traçados a serem entregues ao STF.

A Sra. Mariel Nakane, representante da Rede Xingu+, por sua vez, consultando sobre a possibilidade de ser realizada intervenção nas propostas de estudos da Ferrogrão, indagou sobre a entidade do setor de transportes que detém a responsabilidade pela avaliação econômico-social, com a possibilidade de encaminhamento dos estudos e do seu Termo de Referência à Rede Xingu+, para uma análise mais detalhada. Para a Rede Xingu+, é fundamental estabelecer um diálogo com o órgão que elaborou o Caderno de Avaliação socioeconômico, que foi compartilhado no e-mail institucional do Grupo pela Rede Xingu+.

O Sr. Mydjere Kayapó, representante de 16 aldeias indígenas e integrante do Conselho Político da Rede Xingu+ argumentou sobre as consequências dos desmatamentos que ocorrem ao longo das aldeias e sobre a preocupação de invasão das Terras Indígenas – TI, principalmente após desmobilização das obras, que faz com que 14 mil operários antes empregados nas obras, fiquem sem ocupação, o que pode levar ao envolvimento desses trabalhadores em atividades de garimpagem e desmatamento. Informou que o traçado atual da EF-170 – Ferrogrão foi definido desconsiderando a interferência com várias aldeias e com o cemitério indígena, solicitando em especial a revisão do traçado em consideração a essas áreas. Por sua vez, informou que em 15/12/2023, está prevista reunião sobre a Ferrogrão em Novo Progresso tendo como objetivo a prestação de esclarecimentos sobre o empreendimento.

Em seguida o Sr. Melillo Dinis, Advogado, comentou sobre a definição do traçado, solicitando que sejam avaliadas outras alternativas, bem como da existência de interferência do projeto com os povos ribeirinhos e quilombolas, sendo necessário o diálogo também com essas comunidades. Comentou ainda sobre a necessidade de estudos antropológicos sobre a região do Parque Nacional do Jamanxim onde existe um cemitério indígena.

Sobre a estratégia de atualização dos estudos, o Sr. Andre Maimoni, Advogado da ADI 6553, destacou a importância da participação e da construção conjunta dos estudos, da necessidade de garantias de não-invasão às Terras Indígenas e de manutenção de áreas de conservação e de preservação ambiental, seguida da intervenção do Sr. Cloves, o qual falou da necessidade de consenso para determinação dos pontos referenciais a serem atualizados nos estudos socioambientais, da importância de inclusão de todos os atores na governança socioambiental da Ferrogrão e sobre o aperfeiçoamento do Plano Básico Indígena – PBAi.

Por fim, o Sr. Guilherme enfatizou que os estudos são sugestivos e não conclusivos, havendo necessidade de serem complementados com informações de todos órgãos e entidades que detenham informações relevantes para o projeto. Para tanto, é essencial avaliar o traçado, para que não intervenha nas Terras Indígenas e na área do cemitério, realizando uma requalificação territorial e transformando o projeto em um empreendimento desejável por todos. Desse modo o empreendimento poderá atrair o investimento privado em um cenário no qual há dificuldade das empresas em fomentar projetos com questões socioambientais tão complexas que não tem sido resolvidas a contento por todos. A intenção é haver contribuições gerais para elaborar um projeto da melhor qualidade possível, um projeto

contemporâneo, avaliando todas as propostas socioambientais possíveis, tais como a possibilidade de estrada parque.

A seguir, o Sr. Henrique Mendes, representante da Secretaria Nacional de Transportes Ferroviários, comentou sobre a necessidade de que o projeto seja atualizado com a participação de todos os envolvidos, informando que, quanto à responsabilidade das entidades do setor, verificará a quem compete a atualização do estudo de avaliação sócio-econômico. Ademais destacou que acima da estrutura do Procedimento de Manifestação de Interesse – PMI existe uma outra instância de Governança, para articulação das visões socioambientais e enquanto, não houver consenso das diferentes partes, o processo não pode avançar. Por isso, quanto mais efetiva a participação dos atores, maior a possibilidade de sucesso na resolução dos problemas. Nesse intuito, o MT deve criar um modelo de governança, junto a INFRA S/A a respeito de como lidar com os aspectos socioambientais.

Feitas essas ponderações, o Sr. Bruno Marques, representante da Infra S.A. iniciou a apresentação do componente ambiental - EIA/RIMA, abordando os aspectos que tratam do licenciamento ambiental. Ao mencionar o Contrato nº 05/2019, celebrado em 01/10/2019 com a empresa MRS Estudos Ambientais LTDA, para elaboração dos estudos ambientais relativos ao licenciamento ambiental das obras de implantação da infraestrutura ferroviária, EF 70, disse que apesar de não haver possibilidade para que o instrumento seja aditivado novamente, se os estudos necessitarem de complementação, a MRS pode complementá-los, inclusive no que tange ao componente indígena.

Sobre esse tópico, a representante da Subsecretaria de Sustentabilidade, do Ministério dos Transportes, Sra. Camila Lourdes informou que, em reunião com a participação da FUNAI, realizada em 6/11/23, foi tratado sobre a atualização do Termo de Referência para a elaboração dos Planos Básicos Indígenas, havendo menção aos trabalhos do GT no que tange à parte indígena.

Após essa intervenção, o Sr. Cloves ressaltou que houve avanços no Supremo Tribunal Federal na ampliação do rol de legitimidade para representatividade dos povos indígenas. Atualmente, há consenso que existe uma agenda de debate que extrapola os limites do STF, imbuída de controvérsias e ineditismo. Portanto, faz-se necessário definir conjuntamente o que deve ser atualizado, requerendo assim atualização junto ao STF com vistas a um novo prazo para avanço no diálogo. É preciso avaliar os pontos do traçado junto a Infra S.A. e EDLP, para que as alternativas sejam convertidas em estudo. Nesse âmbito, a criação do GT tem como premissa verificar o que pode ser atualizado no âmbito dos estudos.

Em complementação, o Sr. Paulo Ramalho comentou que, apesar de inicialmente haver impedimentos no trâmite processual da ADI 6553, houve avanços no Centro de Soluções Alternativas de Litígios – CESAL/STF, sendo acordado a concessão de 6 meses para resolução de pendências nos estudos. Durante esse período é preciso haver objetividade nas discussões, podendo ser apresentando um inventário dos diálogos estabelecidos no GT para entrega ao STF, cabendo inclusive a análise de alternativas de traçado ou outras soluções aparte do processo para o desenvolvimento dos trabalhos no prazo inicialmente previsto.

A esse respeito, o Sr. André falou que a suspensão ADI ocasionou a necessidade de se refletir sobre as circunstâncias que deram margem à ação, havendo possibilidade de ser solicitado prazo adicional ao Ministro do STF, pois a data final de GT pode dar ideia errada de solução da questão. O GT foi necessário pois boa parte dos problemas socioambientais não foram resolvidos antes pelo Governo Federal, tal como a compensação ambiental que foi resolvida por meio de Medida Provisória, sendo que esse não seria o mais indicado para definir a extensão territorial do Parque Jamaxim de 50 mil ha, quando havia essa possibilidade que hoje não existe mais e a falta de diálogo com os povos indígenas. Nesses aspectos, o processo deve ser acompanhado pela participação de todos.

Ainda comentando sobre os problemas socioambientais da Ferrogrão, o Sr. Guilherme citou que o único Plano Básico Ambiental hoje existente é o da BR-163/PA. Além das discussões socioambientais recorrentes, cabe também

mencionar que a mudança do Clima é uma realidade. Nesses termos, a Ferrogrão deve ser instrumento para combater queimada. Tendo como exemplo a Usina de Belo Monte, é necessário começar a articular com o SENAC e elaborar uma proposta de curso de carpintaria para capacitação da mão-de-obra empregada no empreendimento, para evitar a geração de passivos socioambientais indesejados quando a obra for concluída. Hoje foram feitos vários avanços socioambientais, que, em 2017, os setores de infraestrutura não tinham conhecimento de como lidar ou aplicar, como por exemplo, a falta de critérios para fazer a consulta ao povo indígena e desse modo, muitos entenderam que a consulta não havia sido feita. Da mesma forma, houve problemas nos procedimentos para identificação da Terra Indígena. Assim, a interferência com o cemitério indígena deve ser revista, pois a época em que o traçado foi definido, não havia informação suficiente para avaliar a situação. Pedindo desculpas sobre esse fato, o Sr. Guilherme acrescentou ainda que da mesma maneira não se conhece o Bioma Amazônico, e, para melhoria dos projetos, procura-se contratar especialistas com conhecimentos na temática, para evitar a tomada de decisões erradas, havendo uma vontade de serem executados projetos coerentes do ponto de vista socioambiental.

Após esses comentários, a Sra. Mariel enfatizou a necessidade de o processo ser acompanhado de uma agenda de desenvolvimento, partindo da cidade de Novo Progresso. Também enfatizou a pertinência de serem realizadas apresentações prévias da Rede Xingu+ e de especialistas sobre temática socioambiental para alinhamento de pontos de vista diferentes e a necessidade de entender o patrimônio histórico-cultural que está dentro da terra indígena ou no âmbito da territorialidade. Por sua vez, indagou sobre o órgão responsável pela avaliação socioeconômica, atrelada à análise de custo-benefício, citando a necessidade de serem realizadas contribuições ao Caderno de Meio Ambiente, que faz parte do Estudo da EDLP, 2020, feito a partir das Audiências, fora do processo de licenciamento. Nesse documento há contribuições a serem feitas quanto à metodologia de análise de custo-benefício e a avaliação dos riscos climáticos. Dentre outros aspectos, foi verificado que o Caderno traz os custos operacionais apenas do PBA, necessitando de uma avaliação socioambiental mais aprimorada para avaliação do benefício social líquido, das externalidades e do diagnóstico socioambiental. Há ainda crítica sobre os atores envolvidos, os impactos sinérgicos e cumulativos e diferenças no ordenamento fundiário.

Visando a contribuir com o diálogo, a Sra. Camila citou que é necessário realizar o mapeamento das discussões sobre o EVTEA e agregar aos estudos, identificando elementos até então desconhecidos, como a existência de um cemitério indígena e os gargalos socioambientais do processo, sendo relevante uma apresentação da Rede Xingu+ para exposição de críticas específicas. Em concordância, a Sra. Adda Benvinda Santos, representante da ANTT, ressaltou a necessidade de levantamento mais aprimorado, pois nos próprios registros da FUNAI muitas vezes não há indicação dos locais sagrados, tais como cemitérios, além disso os estudos são antigos.

A respeito desses aspectos, a Sra. Aline Pimenta, representante da Infra S.A, complementou que o Caderno de avaliação socioeconômica foi elaborado a partir de um viés da engenharia, aproveitando dados do EVTEA para concessão da ferrovia e do EIA/RIMA. Há muitos aspectos da demanda da Xingu + considerados nos estudos que remetem a Avaliação Estratégica, pois envolve uma escala diferente, com a identificação de impactos sinérgicos. No entanto, para inserção da Avaliação Estratégica nos estudos precisa-se equacionar até onde se possa avançar.

Por último, foi discutido o cronograma do GT Ferrogrão, no qual foram acrescentados especialistas por parte da Rede Xingu + para discussão dos estudos socioambientais, socioeconômicos e de riscos socioambientais. Também houve a apresentação do Plano de Trabalho que é um compilado dos objetivos da Portaria nº 994, de 17 de outubro de 2023 e do cronograma apresentado. Os documentos aprovados serão revisados de acordo com as contribuições recebidas e distribuídos aos membros do GT.

#### **ENCAMINHAMENTOS:**

Ficou acordado que a próxima reunião será realizada em 08/12/2023, para discussão do Caderno de Estudo Socioeconômico com a participação da EDPL que apresentará alguns esclarecimentos sobre esse documento. Sobre a divulgação do e-mail institucional, a AESCOM do MT fará uma nota à sociedade sobre o canal para promover a transparência do processo e ampliar a oportunidade de encaminhamento de contribuições.

<b>Próximos Passos</b>	<b>RESPONSABILIDADE</b>	<b>PRAZO</b>
<b>Encaminhamento de apresentação - Apresentação do estado da arte do projeto - Aspectos técnicos do Estudo de viabilidade -EDLP</b>	<b>EDPL</b>	<b>01/12/2023</b>
<b>Encaminhamento de apresentação - Componente socioambiental</b>	<b>INFRA S.A.</b>	<b>01/12/2023</b>
<b>Encaminhamento memória de reunião, Cronograma e Plano de Trabalho ajustados</b>	<b>SUST/ MT</b>	<b>27/11/2023</b>
<b>Convite aos especialistas para apresentação de aspectos socioambientais relevantes a discussão da matéria</b>	<b>SUST/MT</b>	<b>05/12/2023</b>
<b>Publicação de matéria divulgando canal de e-mail do GT</b>	<b>AESCOM/MT</b>	<b>22/11/2023</b>
<b>Convite 2ª reunião do GT da Ferrogrão</b>	<b>SUST/MT</b>	<b>05/11/2023</b>
NOME: Rosangela Pinna; e Cibele Dutra de França	RUBRICA:	