

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES**GT DA FERROGRÃO – PORTARIA Nº 994, DE 17 DE OUTUBRO DE 2023****REUNIÃO****Data/Hora:** 21/12/2023 – 09h30 às 16h**Local:** MT - Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Ed. Sede, Salão Nobre (Híbrida)**Subsecretaria de Sustentabilidade – SUST/MT**

- Cloves Benevides – Subsecretário de Sustentabilidade
- Paloma Campos – Coordenadora-Geral de Licenciamento Ambiental e Assuntos Territoriais
- Cibele Dutra de França – Coordenadora de Licenciamento Ambiental
- Camila Lourdes – Coordenadora de Assuntos Territoriais
- Henrique Frank – Analista

Subsecretaria de Parcerias – SPAR/MT

- Patrícia Garbin – Coordenadora-Geral
- Diego Zuza – Coordenador de projetos Ferroviários

Secretaria Nacional de Transportes Ferroviário – SNTF/MT

- Leonardo Cezar Ribeiro – Secretário Nacional de Transporte Ferroviário (**ciência**)
- Maryane Figueiredo – Diretora de Obras e Projetos
- Gustavo Pereira Gomes – Diretor do Departamento de Outorgas Ferroviárias
- Henrique Mendes – Coordenador-Geral
- Vladimir Baleeiro – Coordenador
- Alex Augusto Sanches Trevizan – Chefe de Projeto II

Infra S.A

- Larissa Amorim – Superintendente de Gestão Ambiental e Territorial, Adjunta
- Juliana Karina Pereira Silva – Gerente

Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT

- Marcelo Cardoso Fonseca – Superintendente de Concessão da Infraestrutura
- Cynthia Ruas Vieira Brayer – Superintendente de Concessão da Infraestrutura
- Ana Beatriz Rodrigues Castro – Chefe de Gabinete Substituta
- Adda Benvinda – Assistente Ambiental

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+
- Biviany Rojas – Rede Xingu+
- John Razen – Associação Iakiô
- Alvaro Maimoni – Advogado PSOL
- Pedro Charbel – Assessor PSOL

Ministério Público do Estado de Roraima – MPRR

- Edson Damas – Professor, Membro Aposentado

Kralingen Consultoria

- Daniel Tha – Consultor em Economia Ambiental

Escola Politécnica de Universidade de São Paulo – POLI/USP

- Luiz Enrique Sánchez – Professor

Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade – ICMBIO

- Igor Matos – Coordenador-Geral – 2028-9065

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN

- Bruno Paixão – Diretor do Departamento de Ações Estratégicas e Intersectoriais (DAEI)
 - Jeanne Crespo – Diretora do Centro Nacional de Arqueologia (CNA)
 - Daniel Borges Sombra – Coordenador-Geral
 - Dinoelly Alves – Coordenadora-Geral, Substituta (CNL)
 - Eric Lemos – Coordenador (CNL) –
 - Renato Mangueira – Coordenador do Centro Nacional de Arqueologia (CNA) – 2024-6300
 - Eric Lemos - Coordenador de Identificação e Reconhecimento da Coordenação-Geral de Licenciamento Ambiental (CNL)

Fundação Nacional dos Povos Indígenas – FUNAI

- Rodrigo Bulhões Pedreira – Coordenador do Componente Indígena de Transporte e Mineração – COTRAM 6908
 - Rafael Pereira – Técnico COTRAM
 - Virgínia Schoenster – Técnica COTRAM

Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica – AMPORT

- Flávio Acatauassú – Diretor-Presidente

Ministério dos Povos Indígenas – MPI

- Andressa de Freitas de Souza – Coordenadora de Governança e Participação - COGOP/DEGAT/SEGAT
 - Léa Maria Tomas – (MPI/GM/DEMED)

CONVIDADOS:**Ministério Público do Estado de Roraima – MPRR**

- Edson Damas – Professor, Membro Aposentado

Kralingen Consultoria

- Daniel Tha – Consultor em Economia Ambiental

Escola Politécnica de Universidade de São Paulo – POLI/USP

- Luiz Enrique Sánchez – Professor

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN

- Bruno Paixão – Diretor do Departamento de Ações Estratégicas e Intersectoriais (DAEI)
 - Jeanne Crespo – Diretora do Centro Nacional de Arqueologia (CNA)
 - Daniel Borges Sombra – Coordenador-Geral
 - Dinoelly Alves – Coordenadora-Geral, Substituta (CNL)
 - Eric Lemos – Coordenador (CNL)
 - Renato Mangueira – Coordenador do Centro Nacional de Arqueologia (CNA)
 - Eric Lemos - Coordenador de Identificação e Reconhecimento da Coordenação-Geral de Licenciamento Ambiental (CNL)

Fundação Nacional dos Povos Indígenas – FUNAI

- Rodrigo Bulhões Pedreira – Coordenador do Componente Indígena de Transporte e Mineração – COTRAM
 - Rafael Pereira – Técnico COTRAM
 - Virgínia Schoenster – Técnica COTRAM

Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica – AMPORT

- Flávio Acatauassú – Diretor-Presidente – (91) 3351-7319

Ministério dos Povos Indígenas – MPI

- Douglas Kaingang – Coordenador-Geral de Proteção Territorial - (SEDAT/MPI)
- Daniela Alarcon – Coordenadora de Governança e Participação - COGOP/DEGAT/SEGAT
- Andressa de Freitas de Souza – Coordenadora de Governança e Participação - COGOP/DEGAT/SEGAT
- Léa Maria Tomas – (MPI/GM/DEMEDI)

Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA

- Clarice Santos Veloso – Coordenadora-geral de Licenciamento Ambiental de Empreendimentos Lineares Terrestres (CGLIN)
- Telma Bento de Moura – Coordenadora de Licenciamento Ambiental de Transportes (COTRA)
- Cristiane Lopes Costa – Coordenadora Substituta de Licenciamento Ambiental de Transportes (COTRA)
- Vivianne Silveira Amaral – Analista Ambiental da Coordenação de Licenciamento Ambiental de Transportes (COTRA)

Prefeitura de Novo Progresso

- Gelson Luiz Dill – Prefeito

PROGRAMAÇÃO

- 9h30 – Boas vindas
- 9h40 – Apresentação dos participantes
- 9h50 - Contextualização
- 10 h – Apresentação da Rede Xingu + sobre aspectos socioambientais da Ferrogrão
- 10 h 20 – Debate
- 10 h 40 –Apresentação sobre os impactos socioambientais da Ferrogrão (Professor Luís Henrique Sanches da Escola Politécnica/USP)
- 11 h 00 – Debate
- 11 h 20 – Apresentação sobre os riscos climáticos da Ferrogrão (Consultor Daniel Thá, sócio-diretor da Kralingen)
- 11 h40 – Debate
- 12 h - Intervalo para almoço
- Tarde:
- 14 h – Apresentação - Aspectos socioambientais da Ferrogrão (Flávio Acatauassú - Diretor-Presidente da AMPORT)
- 14 h 20 – Debate
- 14h 40 – Perspectiva sobre complementação do TR do componente indígena
- 15 h 00 – Andamento do Processo de Compensação da Unidade de Conservação Jamaxim
- 15h40 – Avisos e Encaminhamentos (Próximos passos)
- 16 h – Encerramento

RESUMO DAS TRATATIVAS

A reunião foi iniciada pelo Subsecretário de Sustentabilidade, Sr. Cloves Benevides, com a apresentação dos representantes e convidados do GT, seguida de uma contextualização dos debates anteriores. Preliminarmente, o Sr. Guilherme Quintella, representante da Estação da Luz Participações – EDLP fez uma exposição do objetivo da instituição e seu papel na elaboração dos estudos socioambientais. No que tange ao pilar setorial, foi explanado que a Ferrogrão se desenvolve como indutora de requalificação territorial, proporcionando o diálogo com os povos originários, sendo uma das principais ferrovias inseridas no programa de descarbonização.

Também foi discutido os procedimentos da ADI 6553 e a necessidade de atualização dos estudos, bem como as discussões com diversos atores, inclusive com a participação do Instituto Kabu, sendo acrescentado que, em 2018, houve audiência sobre a Ferrogrão na Câmara dos Deputados e esclarecido que a participação do investimento do setor requer como condição que o projeto seja desejável à população, pois ninguém quer investir em projetos nos quais vigoram conflitos socioambientais não resolvidos, ressaltando assim a importância do GT. Nesse sentido, os estudos de investimento, tais como os estudos de demanda estão avançados, estando prevista a exportação de 20 milhões de toneladas de grãos. Ademais, o diálogo com especialistas e consultores socioambientais e a Logística está sendo atendida. A ideia é construir uma nova forma de andamento do projeto, de acordo com a orientação do Ministério dos Transportes.

Em sequência, o Sr. Melillo Dinis, advogado, informou que o tema da Ferrogrão é ocupação e preocupação de vários grupos com os quais trabalha. No caso dos Kayapós o conhecimento da Ferrogrão ocorreu por conta de sequência de tiros após o lançamento do projeto, havendo em seguida audiências em Belém, Cuiabá e Brasília, as quais não consideraram o eixo formado pelos povos indígenas. No entanto, foi estabelecido um pacto com a ANTT sobre a consulta que não teve nenhum resultado. De todo modo, a Rede Xingu + começou a acompanhar o andamento do projeto e diante dos impasses, juntamente com o Instituto Kabu, foi protocolada ação pública diante da desafetação de UC por meio de Medida Provisória.

A palavra foi dirigida à Sra. Mariel Nakane, representante da Rede Xingu +, que iniciou a apresentação sobre as condicionantes socioambientais necessárias à continuidade dos processos administrativos relacionados à Ferrogrão (EF-170), destacando que a análise da Rede Xingu+ não inclui o mérito das questões. O documento contém cinco sessões: a premissa a respeito da ADI, os desdobramentos administrativos, a atualização dos estudos técnicos da Ferrogrão, a necessidade de priorização de políticas públicas e das ações do Plano de Ação para prevenção e controle do Desmatamento na Amazônia Legal - PPCdam – 5ª fase e; a necessidade de participação social.

Com relação à premissa fundamental, foi informado que a Rede Xingu + está em concordância com os argumentos relacionados à ADI 6553, não havendo disposição para que sejam discutidos os aspectos de cunho constitucional. Há o entendimento de que a Ferrogrão é parte de um corredor logístico, no entanto os aspectos da região onde o empreendimento deve ser instalado devem ser priorizados, inclusive os aspectos de destinação e regularização das terras públicas e a consolidação e gestão de áreas protegidas. Ademais, o PPCdam tem ações para conter o desmatamento das obras de infraestrutura e já existe nessa política um plano de governança, devendo assim haver uma compatibilização das políticas, uma vez que o projeto pode gerar um passivo na sua implantação.

Por fim, deve ser considerada a necessidade de proteção de locais especiais para os povos indígenas, tais como os Kayapós e, verificação se há sobreposição do empreendimento em relação à terras antigas, sendo solicitado nesses aspectos, consulta à Política de proteção aos bens culturais e patrimoniais com identificação dos bens materiais e sítios arqueológicos na região da Ferrogrão, tendo em vista que hoje não existe o reconhecimento de alguns povos e seus territórios, como os Kayapós e das obras que impactam o patrimônio cultural. Nesse sentido, é importante dialogar diretamente com o IPHAN e criar uma discussão em relação ao patrimônio indígena, à luz do que existe para a matriz africana, inclusive a realização de procedimentos de engajamento significativo das partes interessadas. Foi solicitada a divulgação do documento da rede Xingu+ a todos os participantes.

No que se refere aos estudos ambientais, o que se reflete na atualização dos estudos técnicos da Ferrogrão, é preciso considerar as novas Diretrizes das Políticas Públicas Federais e a previsão de estações intermediárias as quais são importantes para avaliação de impactos, inclusive há uma situação dúbia, pois o projeto não prevê nenhuma estação intermediária, mas elas estavam previstas nos estudos encaminhados pelo TCU.

Além disso, há ponderações sobre a avaliação dos riscos climáticos e sobre o dimensionamento dos impactos cumulativos, e nesse último aspecto, a presença do Professor Sanches é importante para explicar os seus efeitos no empreendimento, pois a Ferrogrão integra um corredor logístico, que faz parte da estratégia de deslocamento da

logística para o eixo norte, no qual constam Estações de Transbordo de Carga (ETCs), navegação pesada no Tapajós e rodovias secundárias no Estado do Mato Grosso.

Importa ressaltar que a avaliação de impactos perpassa pela análise do potencial de impactos cumulativos com atividades econômicas e outros vetores de impactos e, nesse ponto, verificou-se que o diagnóstico ambiental do EVTEA está defasado, pois se remete ao período anterior à pavimentação da BR-163 e aos estudos de inventário hidrelétrico das bacias do Tapajós. No entanto, o estudo que subsidiou o EVTEA da TNC realiza o reconhecimento de impactos cumulativos sobre Terras Indígenas, além disso, há várias instituições que realizaram o dimensionamento dos impactos cumulativos, entre elas o CPI/PUC/RJ, que constatou que há um risco de desmatamento de 1.273 Km³ em 30 anos, reforçando a necessidade de que o ajuste nos estudos da Ferrogrão inclua o desmatamento indireto para a contabilização das emissões de CO₂.

Quanto à avaliação de risco climático, é preciso prever a produtividade agrícola de Mato Grosso durante os próximos 60 anos, havendo quebra de safra de 30 a 20%. Outra ameaça é a seca de 2023, com a interrupção do embarque, o que deve ser contabilizado em um estudo de demanda. Portanto, pondera-se que um estudo de Impactos Cumulativos é fundamental para dimensionar as externalidades da Ferrogrão e a existência de estações intermediárias é fundamental para avaliação de impactos ambientais. Essas análises são imprescindíveis para a avaliação de viabilidade socioeconômica e social do projeto e para dialogar com a sociedade civil.

Posto isto, o Sr. Guilherme pediu esclarecimentos sobre os impactos ambientais cumulativos, e a diferenciação desses em relação à avaliação estratégica. Respondendo a essa dúvida, a Sra Mariel mencionou que a avaliação estratégica é utilizada para avaliar políticas públicas, enquanto a avaliação de impactos serve como ferramenta para identificar as várias sinergias entre as intervenções humanas. Em seguida, a Sra. Maryane Figueiredo, representante da Secretaria Nacional de Transportes Ferroviários, do Ministério dos Transportes, sugeriu o encaminhamento por parte da Rede Xingu + das contribuições metodológicas para ajuste da avaliação de impactos, o qual a Sra. Mariel se dispôs a encaminhar.

Findo o debate, foi iniciada a apresentação do Sr. Luís Enrique Sanches, professor da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo – Poli/USP, sobre impactos ambientais das grandes obras de infraestrutura e os desafios metodológicos. Foi esclarecido que o enfoque seriam os impactos diretos, indiretos e cumulativos em empreendimentos de grande porte, ao invés dos impactos específicos da Ferrogrão, nos quais não havia muito conhecimento para serem abordados. Sobre a avaliação ambiental estratégica, foi citado que ela não tem regulamentação no Brasil, possui diferentes enfoques e aplicações, sendo uma ferramenta flexível e adaptada a diferentes contextos de aplicação, inclusive, no Brasil, poderia ser aplicada a grandes projetos estruturantes.

Foi ressaltado que qualquer o nível de avaliação de impactos tem como base a prevenção na hierarquia de mitigação, que inclui evitar, reduzir, corrigir e compensar os impactos e prevenir riscos, considerando a localização das instalações do projeto em relação a áreas vulneráveis ou de importância, biodiversidade, patrimônio cultural e provisão de serviços. Os estudos alternativos sejam uma das alternativas mais fracas. A aplicação eficaz das etapas preventivas é aquela que requer em todas as atividades, assim como suas instalações associadas.

Por fim, foi esclarecido que os impactos cumulativos podem constar da Avaliação de Impactos cumulativos da Totalidade do Projeto, integrada ao Estudo de Impacto Ambiental – EIA; como um capítulo do EIA ou de um Projeto; ou como uma estudo específico da Avaliação de Impactos cumulativos de âmbito regional, concluindo que existe um desafio metodológico de avaliação conectada desde os estudos de viabilidade até o desenho dos programas de gestão.

Após a apresentação, a Sra. Maryane Figueiredo expôs dúvida sobre o sentido de se pensar no impacto cumulativo na fase do EVTEA ou no início do processo de licenciamento, no caso de não desenvolvimento do projeto da ferrovia.

A esse respeito, foi então, esclarecido que, preliminarmente há sentido em serem avaliados os impactos, sem a construção da ferrovia, e a função da hierarquia de mitigação é encontrar soluções, de forma que os impactos significativos sejam reduzidos. Portanto, a avaliação de impactos em estágios anteriores a obra é recomendada, sendo realizada a construção de cenários, cujos impactos serão avaliados em relação ao objeto que será implantado, inclusive na preparação do escopo dos estudos.

Em complementação, a Sra. Mariel Nakane, perguntou ao Ibama e ao Sr. Luís Enrique Sanches, se diante da falta de um estudo de impacto cumulativo na fase de planejamento, não seria injustiça deixar para a fase de licenciamento ambiental a tomada de decisão de não seguir com o projeto e, nesse sentido, qual a oportunidade de fazer ou não a análise do impacto cumulativo. Em resposta, o Sr. Luís Enrique disse que a avaliação de impacto cumulativo pode preceder o EIA, ou não, ou fazer parte da Avaliação Estratégica, sendo desejável que, em grandes obras, os impactos cumulativos devem fazer parte do estudo de impacto ambiental. Nesses aspectos, em grandes projetos, o entendimento é que a avaliação de impactos cumulativos pode ser adequada antes do EIA.

Por sua vez, a Sra. Clarice Santos Veloso, representante do Ibama citou que a tendência é que, em grandes projetos de infraestrutura e na região e em que o projeto se inserirá, sejam analisados os impactos cumulativos como instrumento de planejamento considerando o que está acontecendo na região, como por exemplo, a operação da BR-163, com grande fluxo de carga. Corroborando com as opiniões anteriores, o Sr. Pedro Charel, assessor do PSOL, enfatizou a necessidade de identificação dos impactos cumulativos em fase anterior ao projeto para informar os povos tradicionais e indígenas sobre o empreendimento, e obedecer aos critérios impostos pela Convenção da OIT 169.

Feitas essas ponderações, passou-se à apresentação dos riscos climáticos no contexto da Ferrogrão, realizada pelo Sr. Daniel Thá, consultor da Kralingen Consultoria, que destacou o a complexidade dessa tarefa, indicando que a apresentação não é uma análise específica da ferrovia, mas uma avaliação sob o contexto da mudança do Clima, mostrando o efeito simulado da ação humana, e do aumento da temperatura e indicando que a infraestrutura está no nexa da adaptação à mudança do Clima e da mitigação das emissões de Gases de Efeito Estufa -GEE.

No que tange à adaptação, um projeto precisa promover a resiliência e mitigar a mudança do Clima. Ser resiliente significa que no planejamento foram considerados os aspectos de reduzir a exposição e a vulnerabilidade, havendo confiança na performance da infraestrutura. Por sua vez, a resiliência deve ser compatível com o EVTEA. Sobre as questões dos riscos climáticos, as questões mais complexas no âmbito do portfólio do projeto, nos quais se espera menores riscos sistêmicos e geração de externalidades positivas, devem ser analisadas com base dos custos de oportunidades, extrapolando o nível de EVTEA, representando um risco mais abrangente.

Deve ser considerado ainda que, ao se analisar a Ferrogrão, identifica-se que ela é voltada para atender a demanda de grãos, cuja produtividade será afetada pelo Clima. As projeções indicam queda de precipitação e aumento da temperatura, afetando a produtividade da agricultura, a exemplo do que ocorre com o milho. São quedas importantes, que não permitem inferir se haverá demanda de grãos a serem transportados pela ferrovia. Existe ainda outra interação chamada feedback positivo que ocorre com desmatamento, o qual acentuará o aumento da temperatura principalmente no Bioma Amazônico, afetando as moções das chuvas e o processo de savanização da floresta.

Assim, foi explicado que a ferrovia é uma medida que reduz o desmatamento, quando comparada à BR-163, reduzindo a pressão por desmatamento, no entanto, pode induzir o desmatamento na hinterlândia, o que gera perguntas a serem respondidas ao ser avaliado o custo de oportunidade em relação à rodovia no planejamento, de forma que o transporte ferroviário emite menos que o transporte rodoviário, mas o desmatamento induzido pela implantação ferrovia emite muito ainda mais na região da Amazônia, a qual detém muito estoque de carbono. Da mesma maneira, convém avaliar os riscos segundo a metodologia do Programa Adaptavias, implantar medidas de adaptação, avaliar o reflexo de Capex e Opex, avaliar riscos de demanda e os impactos sinérgicos e cumulativos.

Após a apresentação, o Sr. Pedro Charel ressaltou que o EVTEA não contém informações provenientes da avaliação de riscos climáticos, principalmente no contexto da Amazônia. Além das mudanças climáticas alterarem a produção da soja, outro fator que está interligado é que a ferrovia promoverá desmatamento com crescimento da produção de soja. Informações de estudos desenvolvidos na PUC/RJ e na UFMG consideram que a implantação da ferrovia pode acarretar 2 mil Km de desmatamento ao longo do seu trecho, liberando muito mais CO₂ do que o previsto. Diante disso, agora na etapa prévia, em que o projeto está inviabilizado na ADI, é necessário ter acesso a esses estudos e informações complementares ao EVTEA, para que possam subsidiar a consulta livre, prévia e informada.

Por sua vez, o Sr. Meliilo, agradecendo a apresentação, relatou que a Ferrogrão é uma encruzilhada que traz diversos desafios sob o ponto de vista tecnocrático, inclusive sob o viés da descarbonização. O problema é que a ocasião se aproxima de um ponto de não retorno e segundo, a participação deve ser realizada na medida da verdade, com clareza para sociedade. A terceira é o desafio de como implantar um empreendimento em meio aos

biomas Cerrado e Amazônico, colocando uma solução tecnológica que pode piorar a hinterlândia. Portanto é necessário encontrar uma solução e aprofundar os estudos, para não haja responsabilidade em relação à sociedade. Em seguida, citou os desdobramentos da audiência realizada em Novo Progresso, na qual as externalidades positivas da Ferrogrão foram ressaltadas sem qualquer menção aos problemas advindos da implantação da ferrovia e que a ANTT assinou com o Instituto Kabu que faria os ritos de consulta, mas esses não foram seguidos.

Em continuidade ao debate, a Sra. Maryane solicitou que, para facilitar o atendimento ao pedido para atualização dos estudos socioambientais, e ser estabelecida uma diretriz para ser encaminhada à EDPLP nesse sentido, seria interessante que os que desejassem realizar contribuições acessassem a última versão do EVTEA e realizassem, no próprio documento, críticas pontuais, a serem compartilhadas no grupo. Também é importante realizar a distinção entre o que foi apresentado no EVTEA e no licenciamento, pois são fases distintas, para avançar na atualização e mostrar o que está sendo implementado.

No que se refere ao projeto e ao EVTEA, foi discutido pelo Sr. Melillo que a premissa dada de traçado está fora do escopo da ADI 6553, na qual não foram reconhecidos a identificação do traçado e a modificação dos limites do Jamaxim por meio de Medida Provisória, destacando que o traçado pode mudar.

Acerca desse assunto, a Sra. Maryane disse que, embora alguns aspectos do EVTEA possam ser modificados, um traçado original foi apresentado nos estudos encaminhados ao Tribunal de Contas da União - TCU. Já a Sra. Rebeca Bianco enfatizou que o traçado é referencial, estipulado em função de levantamento de campo e sondagens para estudos e nesses termos, o projeto executivo é que deve apontar o traçado definitivo, seguindo todos os ritos necessários. Em contraposição, o Sr. Pedro Charel, mencionou que o projeto não necessariamente vai seguir, e o trajeto ainda não foi definido, o que não é mero detalhe que possa ser estruturado no âmbito do projeto executivo.

Finalizando as discussões do período da manhã, o Sr. Cloves disse que o diálogo democrático no âmbito da ação do STF perpassa por convergências e as divergências, não eliminando outras formas de estudos e avaliações sobre as questões e, não necessariamente haverá consenso entre os membros do GT sobre muito aspectos discutidos.

Iniciando o período da tarde, o Sr. Cloves, dirigiu a palavra ao Sr. Flavio Acatauassú, representante da AMPORT, o qual realizou apresentação sobre a Ferrogrão e a temática sobre Estudo Socioambiental, informando sobre a função da AMPORT, suas associadas de granéis minerais e agrícolas, que fazem parte da cadeia logística da Amazônica, divididas em terminais privados e associados aos terminais públicos. Informou ainda que, na região Norte, o escoamento da produção se realiza por meio do arco Amazônico e que somente 14% do que era exportado saía do paralelo 16º Sul, no entanto, existe uma tendência de crescimento de 36% dessa produção a ser escoada, o que já é uma realidade. Também foi acrescentado que o momento navio de granel vegetal e mineral que passe pelo Canal de Panamá, pois o valor a ser pagos é de US\$ 9 no canal do Panamá.

Atualmente, nos aspectos da logística são priorizados na prática os aspectos de custos, volumes, prazos. Entretanto, o conceito de sustentabilidade passou a fazer parte do contexto da logística. No que tange aos Corredores Logísticos Nacionais, a oferta se localiza no Mato Grosso e no Corredor Norte (Eixo Tapajós), o que incluiu o município de SINOP até Itaituba. Complementarmente, o modo fluvial interligado ao ferroviário, se constitui a alternativa ambientalmente mais sustentável e competitiva. De modo que, a transposição do Rio Pará ao rio Amazonas se realiza pelos estreitos, no qual cada comboio pode transportar até 30 mil ton. de carga e a ferrovia pode ser implantada dentro da faixa de domínio da BR-163, o que não acarretará muitos impactos ambientais negativos.

Estima-se que a Ferrogrão deverá absorver 25% da carga geral exportada no Brasil, utilizando a infraestrutura de armazéns e terminais portuários do Arco Amazônico, emitindo cinco vezes menos CO₂, quando comparada às emissões do modo rodoviário. Além disso, evitará as formações das Espinhas de peixe, o que dificultará a extração ilegal de madeira e a formação de vicinais transversais; desestimulará a ocupação irregular de terras, e; inibirá o garimpo ilegal, mitigando as interferências socioambientais atuais, tais como os acidentes rodoviários, o tráfico de armas e substâncias ilícitas e o assédio sexual infanto-juvenil.

Como ganhos socioambientais, a ferrovia reduzirá emissões em mais de 4 mil ton/ano de CO₂, proporcionando a requalificação e ordenação do uso e ocupação do solo. Também é importante ressaltar que a faixa de domínio da BR-163 foi estabelecida dentro do Parque Jamaxim e, de forma geral, o projeto reduzirá 108 mortos, gerará 14 mil empregos diretos, proporcionará a capacitação de mão de obra. Pode-se concluir que os impactos socioambientais identificados para implantação da ferrovia já foram potencializados atualmente durante o estudo da rodovia.

Após essas considerações, a Sra. Mariel Nakane indagou sobre a iniciativa de concessões hidrovias, pedindo esclarecimentos se não há licenciamento sobre a navegação, mas, apenas em relação às intervenções ao longo da hidrovia. Esclarecendo o assunto, o Sr. Flavio Acatauassu informou que a hidrovia se constitui naturalmente uma via navegável, um bem comum. E nesses aspectos, só se fala em concessão, quando se pode identificar quem construiu o empreendimento, o que não é o caso da hidrovia, já que é naturalmente uma via navegável. Assim, o processo de concessão valerá apenas para intervenções, quando é possível pagar por um bem na qual o usuário é beneficiado, tal como no caso de eclusa.

Indagando também sobre as hidrovias, o Sr. Pedro Charel expôs que o transporte de soja acaba matando os peixes dos rios e se as hidrovias também se submetem a uma avaliação de impacto. Respondendo a esse questionamento, o sr. Flavo Acatuassu argumentou que as embarcações geralmente apresentam casco duplo evitando assim vazamentos e queda de grãos, o que preconizado nos programas ambientais de licenciamento ambiental. No que diz respeito à seca de anos, no Rio Tapajós e no Madeira, continuou o transporte de 22 mil ton. de carga. Nesses aspectos, a seca afetou mais o ribeirão que não detém as informações, e a seca foi agravada pelo fenômeno do El Niño de dois dias. As grandes empresas que sabiam exatamente as condições da hidrovia e em outubro e novembro se dedicaram a manutenção, não tiveram grandes alardes, havendo navegação até mesmo quando a profundidade mínima atingia 2,30 m. Nesses casos, cabe ao DNIT mover Ação Civil Pública para realização do processo de dragagem. Os problemas da seca foram mais pronunciados no rio Negro em Manaus, cujo nível chegou abaixo da série histórica de 1922.

Quanto à perspectiva de complementação do Termo de Referência do componente indígena, o Sr. Rodrigo Bulhões, representante da FUNAI destacou que o processo está parado desde a decisão do STF, e que ainda não há definição em relação aos aspectos técnicos que embasarão uma possível mudança do TR. Até o momento, a FUNAI recebeu um documento sugerindo a inclusão de 16 Terras Indígenas, mas aguarda as discussões do GT e os aspectos técnicos para que possa alterar o TR.

Em seguida, a Sra. Larissa Amorim, representante da Infra S.A., disse que o GT é um ambiente de troca e anseios para fazer eventuais propostas de melhoria, no entanto, não há possibilidade de avançar na atualização dos estudos ou propostas de Plano de trabalho, sem definição das Terras Indígenas, inclusive estabelecer o buffer da área de influência da ferrovia, sem que seja tecnicamente justificado. Essa justificativa deve ser apresentada pela FUNAI, órgão competente e, assim, após essas etapas, é possível avançar na questão das oitivas e estudos. Também questionou se há pretensão de avançar em algum produto e qual seria o passo a passo.

Esclarecendo o assunto, o Sr. Cloves informou que existe um TR original e há contra-argumentação embasada pelo Instituto Kabu, que ocasionou uma questão objetiva a qual foi decidida pelo Supremo Tribunal Federal, a qual gerou necessidade de revisão do TR pelos argumentos postos. Em seguida, o Sr. Rodrigo Bulhões esclareceu que até 26 de março, a FUNAI discutirá internamente o assunto, e que a FUNAI não teve acesso ao EVTEA, devendo ser revista a área de influência direta do empreendimento, para embasar os aspectos técnicos.

Em continuidade ao diálogo, a Sra. Mariel argumentou que o encaminhamento do assunto é complexo, pois primeiramente é preciso entender as avaliações no âmbito do planejamento e identificar impactos cumulativos do projeto para subsidiar a consulta públicas aos povos indígenas. Com a identificação das 16 Terras Indígenas é preciso dimensionar a área influência do empreendimento, a qual prevê que será mais ampla. Portanto, é fundamental analisar os nexos causais e os aportes recebidos durante processo de discussão, para se estabelecer medidas de gestão.

Contribuindo para as discussões, o Sr. Flavio Acatauassú informou que, diferente da Praia do Meio e da Praia do Índio, nas quais se observa que a ferrovia se aproximar até 1Km, as demais Terras Indígenas estão muito afastadas do empreendimento. Nesses aspectos, pondera-se que devem existir políticas públicas para tratar margem direita, na qual há interferência em menos de 3 Km.

Posto isto, a Sra. Moara Ganson, representante do Ministério do Meio Ambiente indagou sobre o objetivo do GT no que tange à definição de política pública e do licenciamento ambiental e, em qual fase de revisão de EVTEA seria realizada a oitiva dos povos indígenas, para entender melhor a proposta do GT.

Em esclarecimento, o Sr. Cloves informou que há um descompasso no debate, sobre ADI perante o STF, na qual

houve a suspensão do processo de licenciamento e um despacho autorizando a atualizando os estudos até que seja votado o parecer do relator. Nesses termos é necessário objetivar as discussões, o que pode causar certo desconforto. Todavia o processo requer a definição de quais elementos revisar, qual cronograma de revisão, e como serão tratados os dissensos para que sejam encaminhados ao STF para tomada de decisão.

Em complemento, a Sra. Maryane destacou que, no passado já havia sido feito um estudo complementar ao EVTEA durante os trâmites de Audiência Pública e apresentação ao TCU. Na época, o EVTEA foi elaborado paralelamente ao processo de obtenção de licença prévia, sendo contratados a parte os estudos do EIA/RIMA. Todavia faltou a complementação desses estudos em relação ao componente indígena e, devido ao decurso de tempo, os estudos se encontraram defasados até que foi proposta a ADI. Atualmente o estudo encontra-se protocolado para análise do Ibama.

Nesses aspectos, além da complementação do TR dos estudos ambientais, deve ser realizado o ajuste do EVTEA, sendo necessário dispor de dados mais atualizados. Por fim, é inegociável o cumprimento da oitiva da OIT 169, mas é necessário entender a definição que FUNAI e o IBAMA darão aos estudos.

Ainda indagando sobre o processo de oitivas, a Sra. Moara solicitou esclarecimentos sobre as expectativas de ser realizada a consulta livre, prévia e informada e o melhor momento para acontecerem. Nesses aspectos, quis saber se o melhor seria a revisão do EVTEA e sua qualificação, servindo em seguida de material para subsidiar as oitivas ou se a definição das comunidades e povos indígenas a serem consultados seria anterior ao processo de licenciamento ambiental. A Sra. Larissa enfatizou então que, na prática, o licenciamento e o EVTEA ocorriam em momentos paralelos. No momento, era necessário reforçar os EVTEA, que ficaram prontos antes do EIA/RIMA. O EVTEA está sendo complementado e o EIA/RIMA já foi aceito pelo Ibama, após o procedimento de check-list. No entanto, o Ibama deixou o processo de licenciamento ambiental sobrestado e a expectativa da Infra S.A é identificar eventuais lacunas e complementações. Nesses aspectos, as discussões sobre o EVTEA foram separadas em três blocos, o estado da arte do projeto, a parte socioambiental e a parte socioeconômica. Em geral o EVTEA tem caráter econômico, embora exista um caderno de Meio Ambiente no âmbito do EVTEA.

Sobre o status do TR no âmbito da Funai, a Sra. Paloma solicitou ao representante da Funai, Sr. Rodrigo Bulhões que informasse a situação. O mesmo informou que a análise já foi iniciada por dois analistas, devido ao prazo informado para conclusão da revisão. Sobre o prazo para revisão do Termo de Referência, o Sr. Rodrigo Bulhões indagou se o Ofício encaminhado pelo Ministério dos Transportes e recebido pela FUNAI estava estipulando o prazo de 6 (seis) meses para realização da revisão do TR, ou se o TR teria de ser ajustado antes. Esclarecendo o assunto, a Sra. Larissa comentou que o prazo de 6 meses, cujo prazo final é março, seria para ser efetivada a revisão dos estudos. Em complemento, a Sra. Maryane destacou que a revisão do EVTEA deveria ser realizada em um prazo mais curto e a revisão do caderno Socioambiental seria mais importante, pois constam diretrizes mais específicas. A expectativa é que o licenciamento e as oitivas ocorram depois de 6 (seis) meses e o prazo para revisão e complementação do TR do componente indígena seja realizado em até 26 de março de 2024.

Em seguida o Sr. Melillo solicitou que fosse realizada a sistematização do entendimento dos órgãos de governo a respeito das funções do GT no âmbito de sua respectiva instituição, sendo dada a palavra ao Ibama, para considerações. Nesses aspectos, a Sra. Clarice, representante do Ibama, disse que, em função da manifestação da Infra S.A no processo, foi solicitado à Procuradoria Federal Especial junto ao Ibama esclarecimentos sobre o processo, havendo então o posicionamento de que o Ibama não teria condições de decidir o processo de licenciamento, por enquanto, pois o EVTEA pode ter resultado diferente do inicialmente proposto, sendo necessária que a discussão seja feita nesse momento, inclusive no que diz respeito a conciliação do traçado.

Em continuidade às discussões, a Sra. Léa Maria Thomas, representante do Ministério dos Povos Indígenas, esclareceu que, pela discussão de manhã, ficou entendido que, nesse primeiro momento, o processo está no estágio de planejamento, sendo importante inicialmente construir um documento técnico-informativo a ser apresentando de forma informada aos povos indígenas. Segundo ela, ocorreu, na semana anterior, movimento que demanda um diálogo simétrico, o qual deve levar em consideração o corredor de transporte e o processo de institucionalização na década de 50 para retirada de povos indígenas que hoje demandam reconhecimento e reparação histórica, a qual perpassa por um processo preventivo de igualdade jurídica. A situação atual é que a região não tem terras indígenas formais e estão no processo de retomada e o diálogo precisa ser feito.

Em sequência, a Sra. Dinoelly Alves, representante do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN comentou que no final de 2019, o IPHAN emitiu um Termo de Referência relativo ao patrimônio imaterial e outro

relativo ao patrimônio arqueológico. Os estudos já foram analisados e solicitadas as complementações necessárias, mas esse processo está na fase inicial, podendo ser realizadas novas pesquisas, sendo destacado que por hora, o processo está paralisado.

Após esses comentários, o Sr. Cloves informou que a respeito do ICMBio, existe uma Nota Técnica sobre a alteração dos limites do Parque do Jamaxim. Foi solicitado ao Ibama o encaminhamento ao Ministério dos Transportes do Parecer da Procuradoria mencionado por eles anteriormente. Foi ainda destacado, em relação aos assuntos gerais, que existem duas questões postas: a primeira diz respeito às premissas e contribuições recebidas e expressas no documento da Rede Xingu + e, a segunda, o prazo estipulado na Ação Direta de Inconstitucionalidade para que o GT avance e apresente algo de concreto em relação ao debate do GT, para subsidiar a decisão do STF. Assim, é crucial que o GT produza um relatório a ser apresentado, fruto concreto construído a partir de diversos cenários, o que não possa ser entendido como mera medida proletrária para que os erros nos processos não se repitam ou uma sentença fria e reste uma série de outras situações não resolvidas, sendo fundamental o debate.

Como proposta, a Sra Larissa disse que, no ambiente do EVTEA, poderia haver discussões mais avançadas e, para efeito de encaminhamento, um debate mais pormenorizado, definindo o limite de atuação do Estado e a percepção dos pesquisadores a nível de EVTEA. Por outro lado, a pactuação sobre escutas constituiria um capítulo à parte, para que haja objetividade. Já o Sr. Melillo destacou que um esforço tem sido feito, com a colaboração da sociedade civil, para definir qual é o escopo do GT e dos estudos, todavia a clareza e a objetividade devem partir do Ministério dos Transportes, para evitar a continuidade de um problema estrutural, originado de um processo no qual não houve inicialmente transparência e consenso. Do ponto de vista estadual, há um contraponto no qual o Pará ficará com as externalidades do processo e o MT levará os efeitos positivos da instalação da Ferrogrão. Em relação às contribuições, exceto o material que já foi repassado pela sociedade civil, não há informação nova, aguardando que o Ministério dos Transportes realize contribuições concretas ao processo. Nesses aspectos, o traçado é objeto de uma discussão de mérito, a ser inclusive analisada por parte do IBAMA. Falta assim uma definição do que será oferecido pelo Governo e o prazo do GT não resolve a questão.

Logo em seguida, o Sr. Pedro Charbel leu o documento que o GT Infraestrutura e Justiça Socioambiental encaminhou no grupo, no qual foram destacados três pontos de falhas: 1. Falhas na análise de viabilidade econômica do projeto; 2. Subdimensionamento de impactos e riscos socioambientais e ausência de análise das alternativas; e 3. Falta de consulta livre, prévia e informada junto a povos indígenas e outras populações tradicionais. O documento conclui que é fundamental que o Grupo de Trabalho considere os graves problemas de viabilidade econômica e financeira da Ferrogrão, assim como os elevados riscos socioambientais do empreendimento, e que no relatório final de seus trabalhos, seja destacada a necessidade de inclusão de rotas alternativas no Plano Nacional de Logística (PNL 2055), atualmente em fase de elaboração, assim como a recomendação pela suspensão definitiva do projeto. Por fim, foi recomendado que o documento circulasse pelo grupo; e que as contribuições fossem consideradas pelo GT, o que foi acatado.

Após a leitura do documento e considerações, o Sr. Daniel Tha ponderou, em concordância do exposto pela Sra. sobre o propósito e a objetividade do GT, informando que a revisão do EVTEA não será suficiente para resolver todos os problemas, os quais perpassam pelo planejamento da região, como um todo. Nesses aspectos, destacou que existe um modelo de cinco dimensões, que pode ser aplicável na estruturação da análise socioeconômica de custo-benefício do projeto, bem como um guia de análise de custo-benefício do Ministério da Economia, um instrumento que pode trazer mais objetividade à discussão. Acerca do assunto, a Sra. Mariel complementou que falta da parte da rede Xingu+ o apontamento das metodologias, e nesse sentido, protocolará o referido documento a ser considerado durante o processo de devolutiva do Ministério dos Transportes.

Por fim, o Sr. Cloves destacou a necessidade de ser organizada reunião interna de alinhamento, a qual definirá a próxima pauta em janeiro, contendo proposta devolutiva acerca da revisão dos estudos e cronogramas, e pontos que ficaram em aberto, bem como deliberação da Secretaria Executiva sobre quais novos atores seriam incluídos no debate, para definição de um calendário dos últimos meses de trabalho. Foi destacado ainda que a questão do traçado não está sob a Governança do GT e, que a próxima reunião seria realizada em 30/01/2023. Foi solicitado ainda o compartilhamento das apresentações, que serão disponibilizadas a todos os convidados e representantes.

ENCAMINHAMENTOS:

- Marcar uma reunião entre SUST, SNTF, INFRA SA, ANTT para avaliar a inserção das contribuições escritas e sugestões oriundas da reunião temática do estudo socioambiental;
- Enviar para todos os participantes os documentos encaminhados para essa reunião temática; e
- Próxima reunião do GT 30/01/24 (Reunião sobre o tema Estudo Socioeconômico)

Próximos Passos	RESPONSABILIDADE	PRAZO
Enviar para todos os participantes os documentos encaminhados para essa reunião temática	SUST/SE/ Ministério dos Transportes	29/12/2023
Agendar reunião entre SUST, SNTF, INFRA SA, ANTT para avaliar a inserção das contribuições escritas e sugestões oriundas da reunião temática do estudo socioambiental	SUST/SE/ Ministério dos Transportes	15/01/2024
Encaminhamento da metodologia para complementação dos estudos	Rede Xingu +	15/01/2024
Encaminhamento de Parecer da Procuradoria Especializada junto ao Ibama ao Ministério dos Transportes	Ibama	30/01/2024