

**EXCELENTÍSSIMO SENHOR DOUTOR MINISTRO RELATOR
Dr. AROLDO CEDRAZ,
TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO (TCU)**

URGENTE

Ref.:
TC 037.044/2020-6
REPRESENTAÇÃO

As instituições da sociedade civil que formam a **REDE XINGU+**, articulação entre organizações de povos indígenas, associações de comunidades tradicionais e instituições da sociedade civil, por meio do **INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL (ISA), da ASSOCIAÇÃO IAKIÔ, da ATIX, do INSTITUTO RAONI e do INSTITUTO KABU**, vêm, nos autos desta **REPRESENTAÇÃO com pedido de adoção de MEDIDA CAUTELAR**, expor e requerer, na forma de **ESCLARECIMENTOS ADICIONAIS**, o quanto segue.

1

1. Resultados esperados da implantação da Ferrogrão e seus prováveis impactos socioambientais foram analisados no estudo *Amazônia do futuro: o que esperar dos impactos socioambientais da Ferrogrão?* realizado pelo Centro de Sensoriamento Remoto da Universidade Federal de Minas Gerais (CSR/UFMG)¹, **que segue anexo a esta petição (Docs. 1A e 1B** – este segundo documento é material suplementar ao estudo com metodologia e outros dados importantes do estudo). **Adiante, seguem as principais informações do estudo no que concerne o potencial de impactos da ferrovia considerando-se o terminal intermediário em Matupá/MT, com destaque aos impactos sobre Terras Indígenas no Estado de Mato Grosso.**

¹ Amazônia do futuro: o que esperar dos impactos socioambientais da Ferrogrão?. Policy Brief. Centro de Sensoriamento Remoto da Universidade Federal de Minas Gerais (CSR/UFMG). LELES, W; DAVIS, J.; RIBEIRO, A.; SOARES FILHO, B. S. novembro de 2020. Disponível em: <https://csr.ufmg.br/csr/2020/11/26/policy-brief-o-que-esperar-dos-impactos-socioambientais-da-ferrograo/> (acesso em 26 de novembro de 2020)

O estudo simulou o comportamento da dinâmica brasileira de transporte da soja com a implantação da Ferrogrão, por meio do modelo espacialmente explícito OtimizaINFRA, que simula a logística de transportes no Brasil. Foi reproduzido o fluxo de transporte da soja no ano de 2018 considerando-se a infraestrutura daquele ano e sob dois cenários de implantação da Ferrogrão: o cenário Ferrogrão, da ferrovia com apenas dois terminais, inicial em Sinop/MT e final em Miritituba, Itaituba/PA e o cenário Ferrogrão-Matupá, no qual se adiciona o terminal intermediário em Matupá/MT, a fim de se analisar o efeito da inclusão deste terminal de forma desagregada.

O estudo afirma que a análise dos cenários resultantes da simulação possibilitaria uma compreensão de como impactos na dinâmica de uso da terra e conservação ambiental poderão ser gerados com a instalação da ferrovia, e acrescenta que:

A presente análise investiga a hipótese de que a Ferrogrão possa engendrar ao menos duas classes de impactos socioambientais de escala regional em Mato Grosso: impactos indiretos causados pela indução a mudanças no uso da terra, como a conversão de áreas de floresta para produção agrícola, provocada pela redução do custo de transporte, e os impactos sinérgicos e cumulativos, gerados pelas alterações do fluxo de escoamento de commodities na malha de infraestrutura de transportes regional². (grifos nossos)

O primeiro resultado da modelagem dos cenários da implantação da Ferrogrão diz respeito aos municípios que apresentam variações no custo acumulado de transporte. O estudo aponta que a implementação da ferrovia provocaria redução percentual de custo acumulado de transporte por município de 1% a 52% (Figura 1). **O acréscimo da estação intermediária de Matupá/MT reduz o custo de transporte de soja em mais cinco municípios produtores da microrregião nordeste do estado de Mato Grosso, a leste das Terras Indígenas Capoto-Jarina e Território Indígena do Xingu (TIX): Santa Cruz do Xingu, São José do Xingu, Canabrava do Norte, Querência e Bom Jesus do Araguaia** como pode ser observado nos mapas abaixo.

² Ib. p. 3

FIGURA 1
Municípios com Redução de Custo de Transporte com a Ferrogrão
(a) Sinop-Itaituba e (b) Sinop-Matupá-Itaituba³

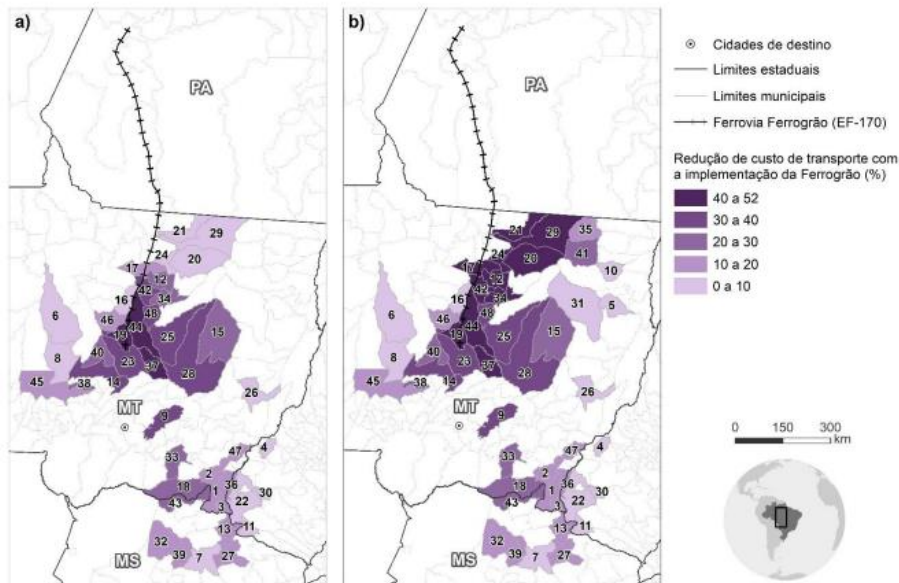


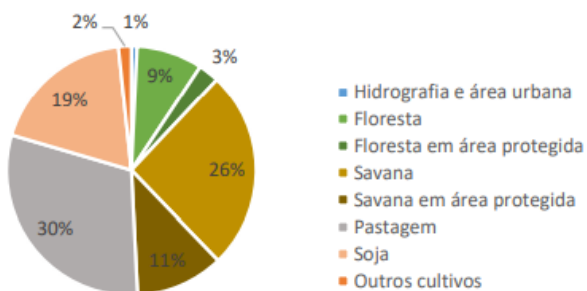
Figura 1 - Municípios beneficiados por redução do custo de transporte com a Ferrogrão no cenário Ferrogrão (a) e Ferrogrão-Matupá (b): 1 Alto Araguaia, 2 Alto Garças, 3 Alto Taquari, 4 Bom Jardim de Goiás, 5 Bom Jesus do Araguaia, 6 Brasnorte, 7 Camapuã, 8 Campo Novo do Parecis, 9 Campo Verde, 10 Canabrava do Norte, 11 Chapadão do Céu, 12 Cláudia, 13 Costa Rica, 14 Diamantino, 15 Gaúcha do Norte, 16 Ipiranga do Norte, 17 Itaúba, 18 Itiquira, 19 Lucas do Rio Verde, 20 Marcelândia, 21 Matupá, 22 Mineiros, 23 Nova Mutum, 24 Nova Santa Helena, 25 Nova Ubiratã, 26 Nova Xavantina, 27 Paraíso das Águas, 28 Paranatinga, 29 Peixoto de Azevedo, 30 Perolândia, 31 Querência, 32 Rio Verde de Mato Grosso, 33 Rondonópolis, 34 Santa Carmem, 35 Santa Cruz do Xingu, 36 Santa Rita do Araguaia, 37 Santa Rita do Trivelato, 38 Santo Afonso, 39 São Gabriel do Oeste, 40 São José do Rio Claro, 41 São José do Xingu, 42 Sinop, 43 Sonora, 44 Sorriso, 45 Tangará da Serra, 46 Tapurah, 47 Torixorêu, 48 Vera.

O estudo aponta que a redução no custo de transporte provocado pela ferrovia pode causar impactos socioambientais indiretos de escala regional, pois a “*redução no custo de transporte incentiva o aumento da produção agrícola, motivando em consequência a conversão de áreas aptas para agricultura, quer seja pastagens ou vegetação nativa*” (LELES et al, 2020). Ao analisar a distribuição da aptidão agrícola e do uso do solo nos municípios beneficiados pela Ferrogrão, o estudo aponta que 12% (3,4 milhões de hectares) da área agregada dos municípios é de cobertura florestal, enquanto 35% (9,8 milhões de hectares) de savana (Gráfico 1). Com o acréscimo dos municípios com a estação de Matupá, acrescentam-se 200 mil hectares de floresta e 2,1 milhão de hectares de savana, sendo 61% dessa área agregada com alta ou muita alta aptidão para o cultivo de soja (Gráfico 2).

³ Ib. p. 4

GRÁFICO 1

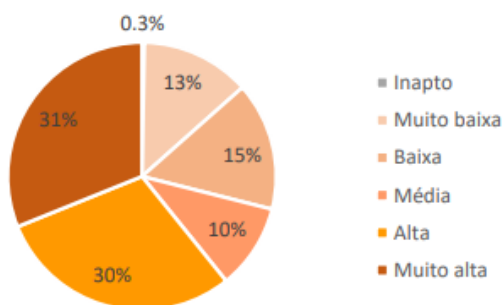
Distribuição área agregada dos municípios beneficiados pela Ferrogrão-Matupá por Uso do Solo (2018)⁴



4

GRÁFICO 2

Distribuição área agregada dos municípios beneficiados pela Ferrogrão-Matupá por nível de aptidão para cultivo de soja⁵



⁴ Ib. p. 5

⁵ Ibidem

FIGURA 2

Aptidão para cultivo de soja (a) e uso do solo (b) dos municípios beneficiados pela Ferrogrão⁶

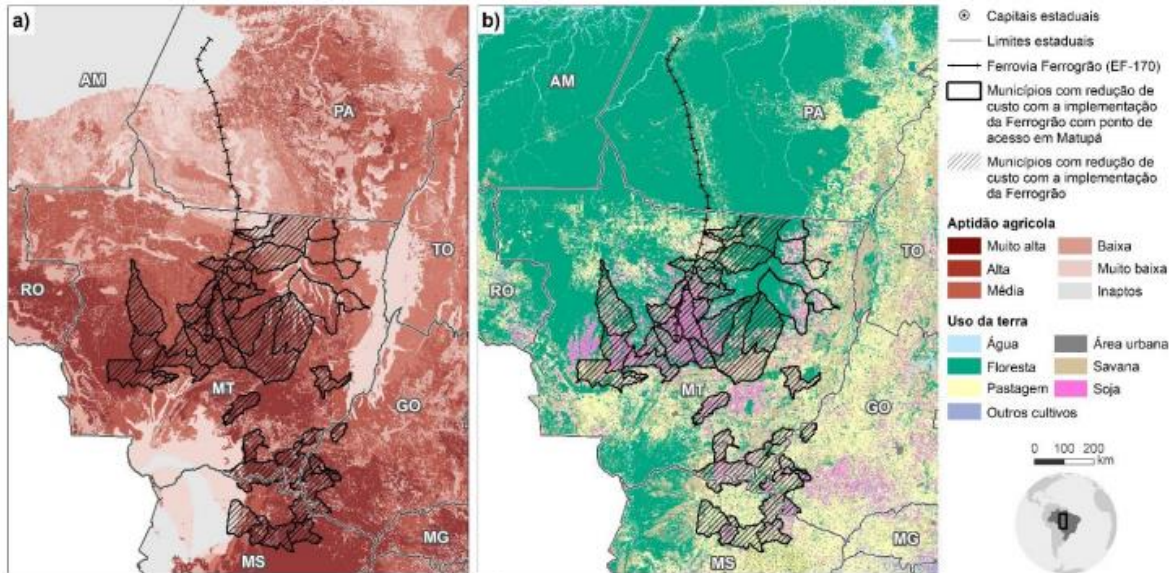


Figura 3 - Aptidão para o cultivo de soja (a) e uso do solo em 2018 (b) para os municípios beneficiados economicamente com a implantação da Ferrogrão nos cenários Ferrogrão e Ferrogrão-Matupá.

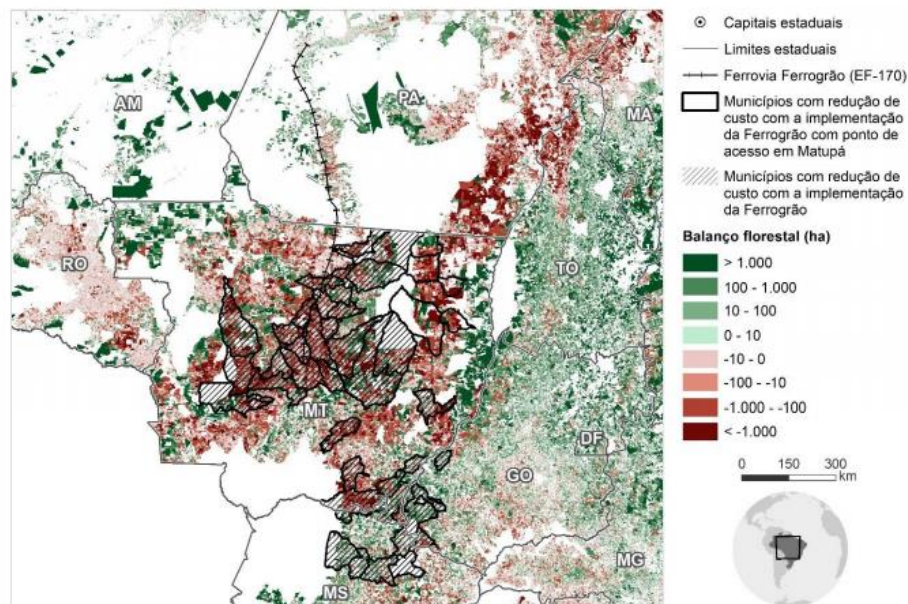
A avaliação do cumprimento do Código Florestal (CF) ao nível de imóvel registrado no Cadastro Ambiental Rural (CAR) revela que **os municípios beneficiados pela Ferrogrão apresentam um déficit no balanço de vegetação nativa, mais áreas desmatadas ilegalmente do que áreas de floresta além da quantidade exigida pela legislação.** São 1,3 milhões de hectares de déficit líquido no cenário Ferrogrão-Matupá, o que denota que a região beneficiada economicamente pela redução de custo de transporte de soja com a implementação da Ferrogrão apresenta risco elevado de desmatamento para expansão de soja.

⁶ Ibidem

SHIS QI 01, conjunto 04, casa 24, Lago Sul - BRASÍLIA - DF - CEP 71605-040

Telefax: (61) 3365 5000 www.melillo.adv.br e-mail: meuadvogado@melillo.adv.br

FIGURA 3
Balanço Florestal nos municípios beneficiados pela Ferrogrão⁷



A análise dos dados disponibilizados no *Material Suplementar*⁸ do referido estudo demonstra que a sobreposição entre os municípios beneficiados pela redução do custo de transporte de soja e áreas protegidas indica a existência de riscos de impactos advindos da expansão e intensificação de cultivo agrícola sobre Terras Indígenas e Unidades de Conservação.

A Figura 4 apresenta sobreposição dos municípios beneficiados pela ferrovia com áreas protegidas e áreas prioritárias para a conservação da biodiversidade. A análise do estudo demonstra que 4,8 milhões de hectares de vegetação nativa com algum grau de prioridade de conservação se encontram na área agregada dos municípios com redução de custo de transporte. **A inclusão do terminal intermediário em Matupá acrescenta mais 800 mil hectares ao acumulado de áreas prioritárias à conservação da biodiversidade no agregado dos municípios beneficiados pela ferrovia.**

⁷ Id. p. 6

⁸ Material Suplementar. Amazônia do futuro: o que esperar dos impactos socioambientais da Ferrogrão?. Policy Brief. Centro de Sensoriamento Remoto da Universidade Federal de Minas Gerais (CSR/UFGM). LELES, W; DAVIS, J.; RIBEIRO, A.; SOARES FILHO, B. S. novembro de 2020. Disponível em: https://csr.ufmg.br/csr/wp-content/uploads/2020/11/Material_Suplementar_Ferrograo_policy-brief_.pdf SHIS QI 01, conjunto 04, casa 24, Lago Sul - BRASÍLIA - DF - CEP 71605-040
Telefax: (61) 3365 5000 www.melillo.adv.br e-mail: meuadvogado@melillo.adv.br

FIGURA 4

Áreas Protegidas e Áreas Prioritárias para a Conservação da Biodiversidade nos municípios beneficiados pela Ferrogrão⁹

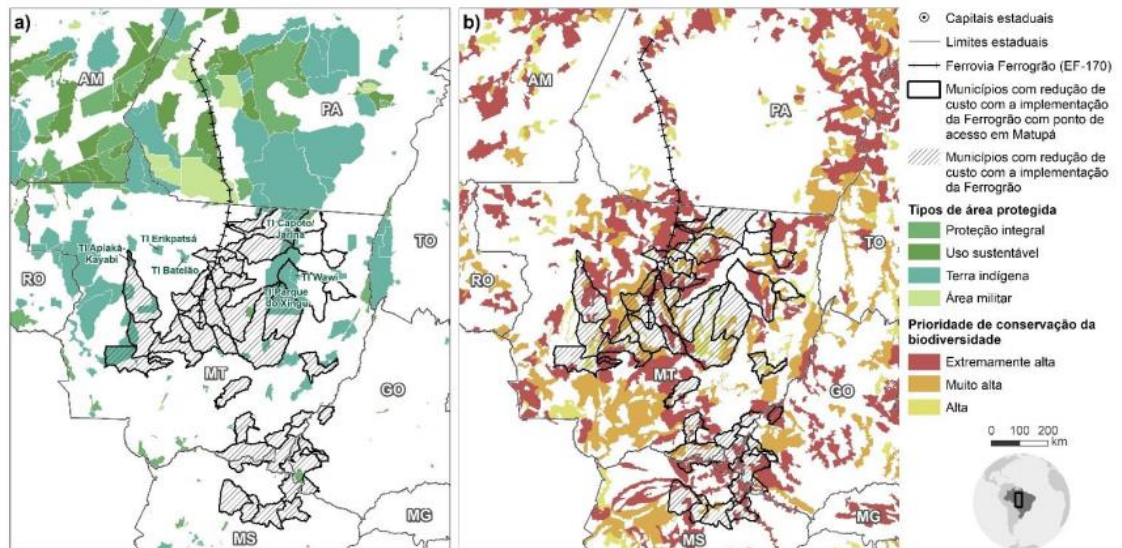


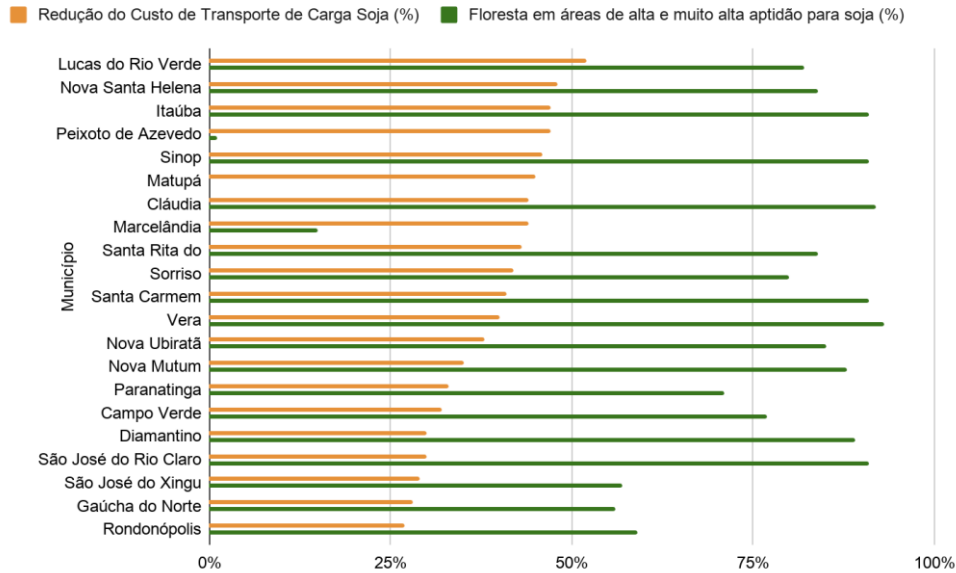
Figura 7 - Áreas protegidas (a) e áreas prioritárias para conservação da biodiversidade (b) nos municípios beneficiados pela Ferrogrão nos cenários Ferrogrão e Ferrogrão-Matupá.

O Gráfico 3 evidencia que 14 dos 21 municípios com redução de custo superior a 25% apresentam área de floresta com aptidão alta e muito alta para soja superior a 75% do total de área de floresta, enquanto 4 municípios apresentam área de floresta com aptidão alta e muito alta para soja superior a 50% do total de área de floresta. Já o Gráfico 4 revela que **todos os municípios com redução de custo superior a 25% apresentam déficit florestal, apresentando risco de desmatamento para expansão do cultivo de soja.**

⁹ Id. p. 7

GRÁFICO 3

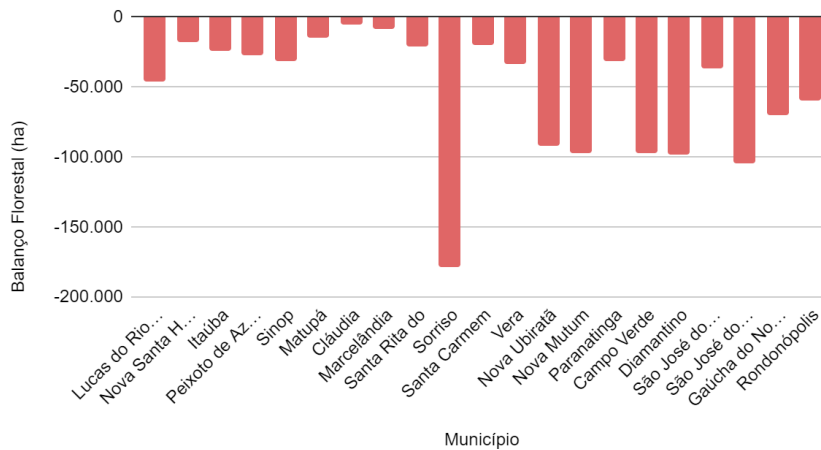
Área de Floresta em áreas de alta e muito alta aptidão para soja (%) por município com redução de custo de transporte superior a 25%



Fonte: Material Suplementar. Elaboração Própria

GRÁFICO 4

Balanco Florestal (ha) por Município



Fonte: Material Suplementar. Elaboração Própria

Dentre as Terras Indígenas que apresentam vulnerabilidade diante do maior risco de conversão ilegal de florestas com a redução de custo de transporte de soja destaca-se o **Parque Indígena do Xingu**, por possuir quase a integralidade de seu território em cinco municípios com redução de custo com a implementação da Ferrogrão, quais sejam, Marcelândia, Nova Ubiratã, Paranatinga, São José do Xingu e Gaúcha do Norte, os quais

apresentam redução do custo de transporte entre 28% e 44% e déficit florestal que ultrapassa os 90 mil hectares, nos casos de São José do Xingu e Nova Uiratã.

O efeito desagregado da inclusão do terminal intermediário em Matupá/MT em decorrência da redução de custo de transporte denota também risco de impactos sobre a Terra Indígena Capoto-Jarina, devido à magnitude da redução de custo em Santa Cruz do Xingu, 13%, e São José do Xingu, 29%.

De forma geral, a análise dos dados do Material Suplementar reforça o risco de conversão de áreas de florestas com aptidão ao cultivo de soja nos municípios beneficiados pela Ferrogrão, sendo oportuno destacar que outras dinâmicas podem elevar o nível de vulnerabilidade de áreas protegidas e áreas prioritárias a conservação da biodiversidade nesses municípios, tais como a conversão de áreas de savana e pastagens para o cultivo de soja e a contaminação de solos e corpos d'água pelo aumento do uso de fertilizantes.

Além dos resultados em relação à redução de custos de transporte, **o estudo também aponta que a inserção da ferrovia provocaria alterações na dinâmica da malha de transportes regional, aumentando o fluxo de carga na MT-322, MT-430, MT208, MT-338, MT-170 e BR-325, e reduzindo o fluxo na BR-163, que perderia em média 60% da carga de transporte graneleiro, conforme demonstrado nas Figuras 5 e 6:**

FIGURA 5

Fluxo de Transporte da Soja em Mato Grosso com a Ferrogrão¹⁰

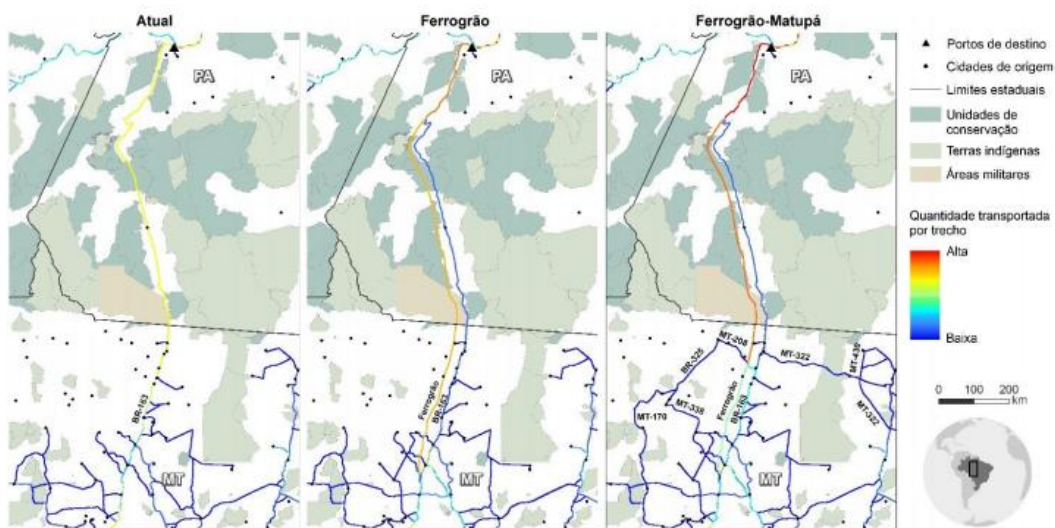


Figura 2 – Fluxo de carga no cenário atual e nos cenários simulados de infraestrutura.

¹⁰ Id. p. 4

O estudo aponta que as alterações na dinâmica da malha de transportes regional engendrariam impactos sinérgicos e cumulativos de escala regional, causados pela mobilização de outros empreendimentos de infraestrutura de transportes regional devido ao aumento do fluxo de carga de soja com a implantação da ferrovia, que “*enseja impactos como aumento do preço da terra, especulação e concentração fundiária, além da indução de mudanças no uso da terra*” (LELES et al. 2020). O resultado do modelo aponta que as rodovias MT-322, MT-430, MT-208, MT-338, MT-170 e BR-325 teriam seus fluxos de carga aumentados com a Ferrogrão com o terminal de Matupá/MT, sendo que

na porção territorial da bacia do rio Xingu, a mobilização adicional da MT-322 e da MT-430 resultaria em impactos sinérgicos e cumulativos sobre as Terras Indígenas TI Parque do Xingu, TI Wawi e TI Capoto-Jarina, ao passo que na porção territorial da bacia do rio Tapajós, a mobilização da MT-170, da MT-338 e também da BR-325 resultaria em impactos sinérgicos e cumulativos sobre as Terras Indígenas Batelão, Apiaká-Kayabi e Erikpatsá¹¹ (grifos nossos)

FIGURA 6

Rodovias que passam a ser mobilizadas com a Ferrogrão-Matupá e Terras Indígenas próximas¹²

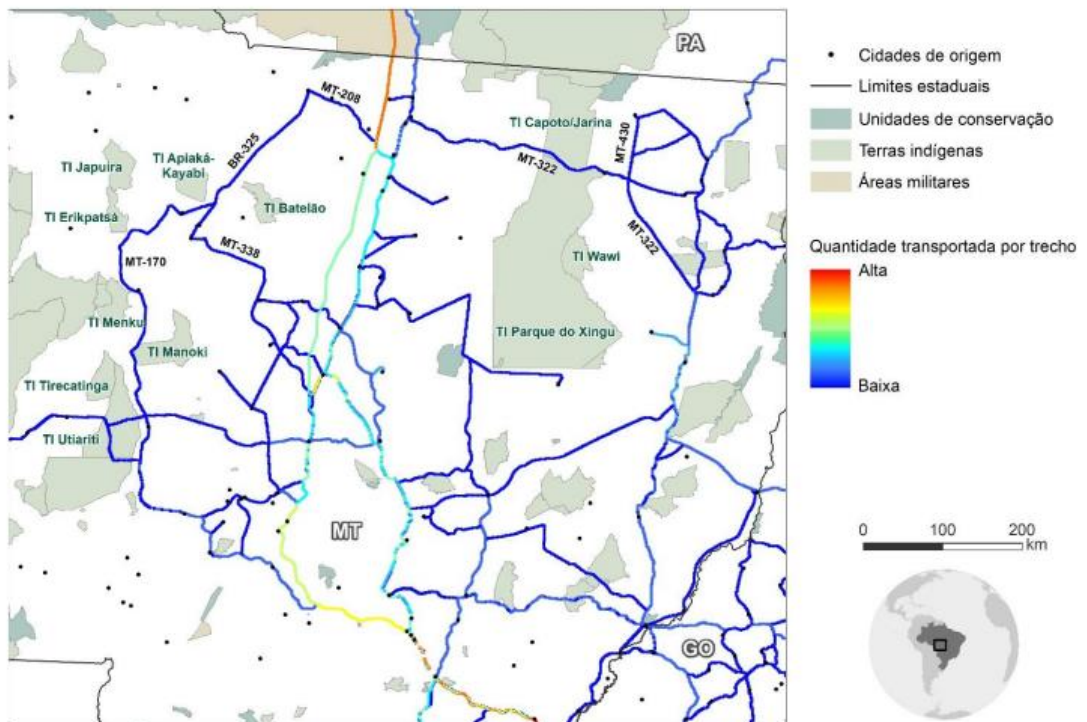


Figura 8 - Fluxo de carga de soja simulado no cenário Ferrogrão-Matupá.

¹¹ Id. p. 7

¹² Ib. p. 8

Em conclusão, o estudo afirma a importância de que sejam considerados os impactos socioambientais regionais potencialmente gerados pela implantação da ferrovia sobre povos indígenas na própria avaliação de viabilidade ambiental da ferrovia:

A análise socioambiental, gerada a partir dos resultados da modelagem com inclusão da Ferrogrão na malha de infraestrutura, pressupõe que a redução dos custos de transporte acumulado por município, e a mobilização de outros empreendimentos de infraestrutura de transportes regional possam atuar como indutores e/ou aceleradores de processos de alteração no uso da terra que, por sua vez, operam como vetores de impactos socioambientais.

[...]

As populações tradicionais muitas vezes são afetadas ao mesmo tempo por um conjunto de obras (...) Isto exige que o governo respeite seus direitos de Consulta Livre, Prévia e Informada sobre os projetos de infraestrutura e reconheça os impactos socioambientais sinérgicos e cumulativos sobre os territórios indígenas¹³(grifos nossos).

2. Em diálogo com os resultados do Estudo supramencionado, salienta-se que a confirmação do terminal ferroviário em Matupá/MT, o pátio 10¹⁴, já no cenário inicial de operação da ferrovia, em 2030¹⁵, está presente no *Caderno de Demanda EF-170 Ferrogrão: trecho Sinop/MT - Itaituba/PA Pós Audiência Pública*, encaminhado pela ANTT a este Tribunal como parte integrante Estudos Técnicos que integram o Plano de Outorga da EF-170.

11

A inclusão da construção do terminal ferroviário de Matupá/MT acrescenta aos estudos de demanda da ferrovia estimativas de carregamento de carga a Miritituba que variam de 1,5 milhão de ton/ano a 3,2 milhão de ton/ano, para soja em grão, e de 800 mil ton/ano a 1,8 milhão de ton/ano, para milho em grão, no período dos dez primeiros anos de operação da ferrovia (2030-2040)¹⁶.

7.2.1. Resultado do Carregamento para o Ano-Horizonte de 2030

*Para o presente caso, é considerado o Cenário de Infraestrutura 1, referente ao ano de 2030. Neste cenário, ocorre a entrada da Ferrogrão, com início em Sinop chegando até Itaituba, **além do terminal intermediário no município de Matupá** (...)¹⁷(grifos nossos)*

¹³ Ibidem

¹⁴ Caderno de Estudos Operacionais e de Capacidade: Ferrogrão trecho Sinop/MT - Itaituba/PA Pós Audiência Pública. Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Brasília/DF: fevereiro de 2020. p. 25

¹⁵ Caderno de Demanda: Ferrogrão trecho Sinop/MT - Itaituba/PA Pós Audiência Pública. Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Brasília/DF: fevereiro de 2020. p. 35

¹⁶ Anexo Estudo de Demanda. Caderno de Demanda: Ferrogrão trecho Sinop/MT - Itaituba/PA Pós Audiência Pública. Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Brasília/DF: fevereiro de 2020.

¹⁷ Caderno de Demanda: Ferrogrão trecho Sinop/MT - Itaituba/PA Pós Audiência Pública. Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Brasília/DF: fevereiro de 2020. p. 104

As projeções do Fluxo de Caixa utilizado para a estruturação do Modelo Econômico-Financeiro (MEF) do plano de concessão da ferrovia utilizam-se das estimativas de receitas sobre os cenários de demanda do *Caderno de Demanda*, que conforme apontado anteriormente, **consideram o terminal intermediário de Matupá/MT.**

No entanto, o projeto considerado no âmbito da elaboração do Diagnóstico Ambiental do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) da ferrovia, o qual foi utilizado como base para realização do *Caderno de Meio Ambiente*, **também integrante dos Estudos Técnicos de autoria da ANTT, não considerou a presença de terminais intermediários, senão unicamente o inicial e final, Sinop/MT e Itaituba/PA, respectivamente.**

Este Caderno de Meio Ambiente apresenta as questões relativas ao licenciamento ambiental da Ferrogrão, no trecho compreendido entre os municípios de Sinop/MT e Itaituba/PA (EF-170) (...)

Seruiu de base para a elaboração deste Caderno de Meio Ambiente o Relatório III – Caderno de Meio Ambiente elaborado pela Estação da Luz Participações – EDLP, apresentado no âmbito da Audiência Pública nº 14/2017.¹⁸

O Relatório III - *Diagnóstico Ambiental*¹⁹, desenvolvido no âmbito dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental da EF-170 pela empresa Estação da Luz Participações (EDLP), objeto do Edital de Chamamento Público n. 11/2014 (junho/2014) do então Ministério dos Transportes através da ANTT, relativo à Proposta de Manifestação de Interesse (PMI) da referida ferrovia, por sua vez, foi elaborado para o trecho entre Sinop/MT e o distrito de Miritituba, em Itaituba/PA, sem a consideração de terminais intermediários, como o de Matupá/MT.

12

Subsidiaram a elaboração desse *Diagnóstico Ambiental* os documentos *Análise dos possíveis impactos ambientais do traçado da ferrovia proposto pela EDLP*²⁰ e *Avaliação de Risco com Terras Indígenas e Recomendações para Gestão do Relacionamento com Povos Indígenas*²¹, encomendados pela empresa Estação da Luz Participações (EDLP) à consultoria The Nature Conservancy (TNC) em 2015, tendo sido recorrentemente citados como as principais referências do referido Diagnóstico Ambiental. **Ocorre que ambos os estudos preliminares de viabilidade ambiental e socioambiental da ferrovia foram explicitamente elaborados para o projeto do trecho Sinop-Itaituba, sem terminais intermediários:**

¹⁸ Caderno de Meio Ambiente: Ferrogrão trecho Sinop/MT - Itaituba/PA Pós Audiência Pública. Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Brasília/DF: abril de 2020. p. 5

¹⁹ Relatório III - Diagnóstico Ambiental EF-170 Sinop/MT - Itaituba/PA: Volume 1: Relatório Técnico. Estação da Luz Participações (EDLP). novembro de 2016

²⁰ Produto 1: Análise dos possíveis impactos ambientais do traçado da ferrovia proposto pela EDLP. In: Análise de Impactos Ambientais e Sociais da Proposta de Implantação da Ferrovia Entre Sinop (MT) e Distrito de Miritituba, Município de Itaituba (PA) – EF-170 “Ferrogrão”. Relatório Final. The Nature Conservancy (TNC). outubro de 2015

²¹ Produto 2: Avaliação de Risco com Terras Indígenas e Recomendações para Gestão do Relacionamento com Povos Indígenas. In: Análise de Impactos Ambientais e Sociais da Proposta de Implantação da Ferrovia Entre Sinop (MT) e Distrito de Miritituba, Município de Itaituba (PA) – EF-170 “Ferrogrão”. Relatório Final. The Nature Conservancy (TNC). outubro de 2015

*Este estudo foi elaborado a partir de informações técnicas e relatórios sobre o traçado repassados pelos proponentes, **segundo os quais nenhum ponto de carga e descarga estaria previsto entre Sinop e Miritituba.***

***Mudanças no desenho original resultando na construção de estações de carga e descarga intermediárias ou alongamento do traçado podem implicar em impactos ambientais (e.g. desmatamento) e sociais não abordados neste documento**²²*

Adicionalmente, o documento *Avaliação de Risco com Terras Indígenas e Recomendações para Gestão do Relacionamento com Povos Indígenas*²³, classifica o projeto da Ferrogrão como sendo de alto risco quanto aos direitos dos povos indígenas, utilizando-se metodologia chamada “Indigenous Rights Risk Report” ou “Relatório de Riscos relacionado a Direitos Indígenas”²⁴.

Como “*recomendações para mitigação de riscos e otimização de oportunidades da Ferrogrão com povos indígenas*”, o estudo propõe uma série de medidas, dentre as quais, medidas para “*avaliação de impactos e monitoramento de risco com povos indígenas do projeto Ferrogrão*”, tais como:

Mapear todos os pontos na instalação e operação da Ferrogrão e das cadeias de fornecimento e de clientes da ferrovia, onde há risco de afetar e impactar povos indígenas (...)

Identificar possibilidade futuras de estações intermediárias (portos secos, estações em cruzamentos com rodovias, etc.) que possam gerar efeitos cumulativos sobre terras indígenas.

Apresentar estudo sobre os efeitos sinérgicos com outras rodovias, ferrovias e hidrovias na região.

***Impactos na fase construção da ferrovia, em especial referentes à chegada de mão de obra (riscos na relação com invasão das TIs, doenças, prostituição); utilização de áreas para material da obra, aumento da migração em busca de oportunidades de emprego*²⁵ (grifos nossos)**

Observa-se que o documento reforça a necessidade de que sejam consideradas para a avaliação de impactos sobre povos indígenas as estações intermediárias e a sinergia e cumulatividade de impactos derivados de outros empreendimentos, como rodovias. Em conclusão, o estudo apresenta uma “Matriz de Recomendações para a Análise Prévia e Licenciamento do Projeto”, destacando-se como medida recomendada do eixo de avaliação e monitoramento do projeto junto a povos indígenas o

²² Produto 1: Análise dos possíveis impactos ambientais do traçado da ferrovia proposto pela EDLP. In: Análise de Impactos Ambientais e Sociais da Proposta de Implantação da Ferrovia Entre Sinop (MT) e Distrito de Miritituba, Município de Itaituba (PA) – EF-170 “Ferrogrão”. Relatório Final. The Nature Conservancy (TNC). outubro de 2015. p.3

²³ Produto 2: Avaliação de Risco com Terras Indígenas e Recomendações para Gestão do Relacionamento com Povos Indígenas. In: Análise de Impactos Ambientais e Sociais da Proposta de Implantação da Ferrovia Entre Sinop (MT) e Distrito de Miritituba, Município de Itaituba (PA) – EF-170 “Ferrogrão”. Relatório Final. The Nature Conservancy (TNC). outubro de 2015

²⁴ *Ib.* p. 82

²⁵ *Ib.* p. 90

Diagnóstico do impacto da Ferrogrão sobre expansão da produção de soja no entorno e dentro das Terras Indígenas, considerando os efeitos sinérgicos/cumulativos com outras rodovias, ferrovias e hidrovias na região e com identificação de medidas de salvaguarda²⁶ (grifos nossos)

Em resumo, verifica-se que desde os primeiros anos de elaboração dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) da Ferrogrão, já era notório que **o empreendimento apresentava alto risco de provocar impactos sobre povos indígenas e que a inclusão de estações intermediárias demandaria nova avaliação de viabilidade ambiental do projeto.**

No entanto, destacou-se que o Caderno de Meio Ambiente da EF-170 não considerou a inclusão do terminal intermediário de Matupá, ao passo que os Cadernos de Demanda, Operacional e Econômico-Financeiro, sim, o consideraram, à despeito de todos os referidos estudos técnicos terem sido revisados pela ANTT no âmbito do processo de outorga da ferrovia sob análise deste TCU. Portanto, **não há justificativa que explique a diferença de projeto de engenharia da ferrovia usado para efeitos de avaliação de impactos ambientais do empreendimento, daquele projeto de engenharia usado para a avaliação da demanda e da análise Econômico-Financeira do projeto.** Há no plano de outorga da Ferrogrão um grave conflito fático, com implicações diretas sobre a definição e dimensão das obrigações socioambientais do projeto e por tanto, da segurança jurídica do mesmo.

Os resultados do Estudo do Centro de Sensoriamento Remoto da Universidade Federal de Minas Gerais (CSR/UFMG) explicitam a relevância da inclusão do terminal intermediário da Ferrogrão em Matupá/MT para efeitos da determinação da abrangência e natureza de impactos socioambientais gerados por sua implantação e operação sobre povos indígenas. Sendo este fato relevante e contraditório ao interior dos cadernos que compõem o plano de outorga da ferrovia.

Em conclusão, faz-se absolutamente necessário que o caderno ambiental do plano de outorga se ajuste ao projeto de engenharia objeto de concessão, incluindo dentro da sua análise a inclusão da estação intermediária de carga no município de Matupá, e que se cumpra com o direito de CCLPI ainda na fase de planejamento da Ferrogrão, de modo assim a possibilitar que os povos indígenas impactados pela obra exerçam seu direito de participar da avaliação de custo-benefício entre projetos alternativos para a implementação da ferrovia na etapa de Planejamento de Longo Prazo de empreendimentos logísticos.

Adicionalmente, uma vez escolhido um projeto de infraestrutura a ser implementado em região de influência de terras indígenas, deve-se garantir aos povos diretamente afetados o direito de influenciar a avaliação de viabilidade socioeconômica e ambiental do projeto escolhido, na etapa da Estruturação do Projetos e de licenciamento ambiental do mesmo, conforme lhes garante os artigos 6º e 7º da Convenção 169 da OIT.

²⁶ Ib. p. 96

3. Tal como pleiteada, com base nesta **REPRESENTAÇÃO, a MEDIDA CAUTELAR TEM O EFEITO DE GARANTIR O RESULTADO ÚTIL E EFICAZ DA DECISÃO DE MÉRITO**, consistente na **realização da CCLPI, para a preservar o direito fundamental de participação efetiva dos povos indígenas na fase de planejamento da obra, quando ainda há oportunidade real de influenciar alternativas de implementação da obra e zelar pela segurança jurídica do processo de outorga e da credibilidade das instituições brasileiras**, tendo em vista que o processo de concessão da Ferrovia está na iminência de ocorrer, acontecendo uma mudança de fase definitiva no ciclo de implementação do projeto, sem que os povos indígenas tenham sido ouvidos sobre o planejamento do mesmo!

4. Nesse ponto, o mais adequado é a **SUSPENSÃO CAUTELAR DO PROCESSO DE DESESTATIZAÇÃO TC 025.756/2020-6, ATÉ O AJUSTE A DEVIDA UNIFICAÇÃO ENTRE O PROJETO DE ENGENHARIA CITADO NO CADERNO AMBIENTAL DO PLANO DE OUTORGA (SEM ESTAÇÕES INTERMEDIÁRIAS DE CARGA) E O CADERNO DE DEMANDA DO MESMO PLANO QUE CONSIDERA A ESTAÇÃO INTERMEDIÁRIA DE CARGA DO MATUPA/MT E O TÉRMINO DA CCPLI. A razão é simples: a oitiva dos povos indígenas e tradicionais afetados pelo empreendimento tal e como considerado no CADERNO DE DEMANDA do plano de outorga da ferrovia, pode resultar num acordo e/ou consentimento capazes de alterar variáveis técnicas, ambientais e socioeconômicas do projeto da Ferrogrão e, conseqüentemente, influenciar o controle, por este Tribunal de Contas, da legalidade, da economicidade e da eficiência da concessão**. E, por se tratar de **ato vinculado** (O GOVERNO FEDERAL TEM A **OBRIGACÃO**²⁷ DE REALIZAR A CCLPI), impõe o controle sobre a ANTT, para exigir a obrigatória realização da CCLPI, prevista na Convenção 169 da OIT.

Logo, é imperativo a este TCU devolver o processo à ANTT, para a realização da unificação dos projetos do Caderno Ambiental e o Caderno de Demanda, a fim de identificar claramente a região de influência do empreendimento e convocar o processo de CCPLI com os povos impactados pelo projeto da ferrovia ainda na fase de planejamento do empreendimento, como uma maneira de mitigar o risco de inexecução da concessão da Ferrogrão e, conseqüentemente, danos ao erário pela contradição de fatos no plano de outorga do projeto e o descumprimento de obrigações legais.

5. Diante de todo o exposto, as instituições da sociedade civil reiteram a importância de que seja determinada a **ADOÇÃO DE MEDIDA CAUTELAR**, para a suspensão do processo de desestatização (TC 025.756/2020-6) da Ferrogrão até a unificação de projetos de engenharia para a referência dos Cadernos Ambiental e de Demanda do Plano de outorga, e com base no projeto de engenharia que considera a estação intermediária de Matupá no Estado de Mato Grosso seja definida a abrangência do processo de CCPLI, incluindo os atos relacionados ao licenciamento ambiental já iniciado, visando garantir o

²⁷ “A obrigação da consulta deriva da necessidade de os Estados nacionais preservarem os direitos dos povos — ou, dito de forma inversa, a incolumidade dos direitos dos povos tradicionais gera aos Estados a obrigação de consultar.” (cf. SOUZA FILHO, Carlos Frederico Marés de; SILVA, Liana Amin Lima da; OLIVEIRA, Rodrigo; MOTOKI, Carolina; In. GLASS, Verena (Org.). *Protocolos de consulta prévia e o direito à livre determinação*. São Paulo: Fundação Rosa Luxemburgo, 2019, p. 31).
SHIS QI 01, conjunto 04, casa 24, Lago Sul - BRASÍLIA - DF - CEP 71605-040
Telefax: (61) 3365 5000 www.melillo.adv.br e-mail: meuadvogado@melillo.adv.br

resultado útil e eficaz da decisão de mérito, evitar lesão ao patrimônio público e consolidar a eficiência (máximo resultado com o gasto mínimo de recursos) das decisões desta Corte de Contas.

Nesses termos, pedem deferimento.

Brasília, 10 de dezembro de 2020.



MELILLO DINIS DO NASCIMENTO
OAB/DF 13.096

GLADYS NASCIMENTO
OAB/DF 13.022

EWÉSH YAWALAPITI WAURÁ
OAB/MT 85.216

JOHNATAN RAZEN F. GUIMARÃES
OAB/DF 40.447

CAROLINA PIWOWARCZYK REIS
OAB/SP 347.279