



INFRA S.A.
ASSEMBLEIA GERAL
CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
DIRETORIA EXECUTIVA
DIRETORIA DE EMPREENDIMENTOS
SUPERINTENDÊNCIA DE GESTÃO AMBIENTAL E TERRITORIAL

Nota Técnica Conjunta nº 2/2024/SUGAT-INFRA/DIREM-INFRA/DIREX-INFRA/CONSAD-INFRA/AG-INFRA

Brasília, 18 de abril de 2024.

Assunto: Estudos socioambientais e socioeconômicos do empreendimento Ferrogrão - Grupo de Trabalho instalado pela Portaria nº 994, de 17 de outubro de 2023.

1. INTRODUÇÃO

Trata-se da Portaria Nº 994, de 17 de outubro de 2023 (SEI Nº 7659825), que institui o Grupo de Trabalho para acompanhamento da estruturação e recebimento de sugestões para o projeto EF-170, denominado Ferrogrão. Por meio do OFÍCIO Nº 62/2024/SUST/SE (8130302), foi solicitado à SUGAT/INFRA S.A. a análise acerca das contribuições aos estudos socioambientais e socioeconômicos do empreendimento Ferrogrão, obtidas a partir do diálogo estabelecido pelo GT.

A Portaria previa inicialmente que os trabalhos do GT se iniciariam em 17 de outubro de 2023 seriam concluídos em 14 de abril de 2024. Todavia, por meio da Portaria nº 365, de 11 de abril de 2024, os trabalhos foram prorrogados por mais 180 dias, sendo norteados pelos seguintes objetivos específicos:

- a) identificar as partes interessadas no projeto e propor os termos das condicionantes socioambientais para os estudos de viabilidade do projeto da EF-170;
- b) discutir as circunstâncias em que será promovida pelo responsável a consulta aos povos indígenas e comunidades tradicionais;
- c) receber os documentos, sugestões e ideias relacionados ao projeto da EF-170 porventura apresentados; e
- d) produzir documento técnico a respeito dos avanços verificados no GT, realizando um balanço do esforço conjunto e propondo sugestões para as etapas ulteriores do projeto.

2. ANÁLISE

Por meio do Ofício Nº 62/2024/SUST/SE (8130302), foi solicitado à INFRA S.A. a análise e devolutiva acerca das contribuições constantes dos seguintes documentos:

- I - Resumo Executivo - Xingu + (8130897);
 - II - Nota Técnica o Condicionantes Ferrogrão (8130926);
 - III - Relatório Final - Movimento BR-163 (8130942);
 - IV - Carta de SINOP - 26 maio 2023 (8130958);
 - V - Anexo Contribuições - Claudio Fristack (8130972);
 - VI - Anexo Ofício nº 1511/2024 - MMA (8130980);
 - VII - Anexo - Protocolo de Consulta e Consentimento - Terena (8131008);
 - VIII - Anexo - Protocolo de Consulta e Consentimento - Apiakás (8131016);
 - IX - Anexo - Relatório Fotográfico Ferrogrão - Augusto Levenger (8131032);
 - X - Anexo - Contribuições GT Infra e Justiça Social (8131045); e
 - XI - Anexo - Contribuição Silvio Marinho (8131051).
- Posteriormente foi encaminhado por e-mail o documento com as Contribuições do Grupo de Defesa da Amazônia (8199393).

Ainda, por meio do Ofício Nº 304/2024/ASSDIREM-INFRA/DIREM-INFRA/DIREX-INFRA/CONSAD-INFRA/AG-INFRA (8175633) foi informado que após a análise detida dos referidos documentos foi constatado que as contribuições extrapolam o tema socioambiental, abarcando aspectos inerentes ao processo de planejamento estratégico e tático do setor de transportes, bem como questões relacionadas à transversalidade e integração das diversas políticas públicas setoriais a serem implementadas Corredor Logístico Tapajós-Xingu. Entendendo que a avaliação é multidisciplinar foi solicitada manifestação de outras áreas dessa Infra S.A tais como a SUFER e SUPET/DIPLAN. **No que se refere à integração de políticas públicas, entende-se que cabe às áreas finalísticas do próprio Ministério dos Transportes se manifestar.**

Dessa forma, os principais apontamentos apresentadas nos documentos listados acima foram organizadas em formato de tabela, e para cada documento foi efetuado um resumo do apontamento, seguido da avaliação/devolutiva da INFRA S.A., tal como segue:

CONTRIBUIÇÕES DA REDE XINGU ⁺ (SEI Nº 8130897 e 8130926)		
NR	APONTAMENTO	DEVOLUTIVA INFRA
SOBRE A PREMISSA FUNDAMENTAL E DECISÕES NO ÂMBITO DA ADI 6.553		
1	Decisão do ministro do Supremo Tribunal Federal (STF), Alexandre de Moraes, determinando que qualquer execução dentro desses processos devem estar subordinados à autorização daquela corte, destacando a importância de haver "prévia aferição do cumprimento das condicionantes legais, em especial as socioambientais"	A decisão do ministro destaca a importância de aferir o cumprimento das condicionantes legais, ou seja, aquelas expressamente previstas no ordenamento jurídico brasileiro . Ainda que apontar medidas para o aperfeiçoamento dos processos decisórios e de planejamento do setor de transporte seja legítimo e desejável, relevante destacar que a decisão do gestor público é vinculada ao que estabelece a Lei. Como se demonstrará mais a frente, o arcabouço legal vigente estabelece que a viabilidade ambiental de um empreendimento de infraestrutura é analisada e atestada pelo órgão ambiental licenciador (IBAMA) no respectivo processo de Licenciamento Prévio, fato reconhecido pela Rede Xingu.
2	Em resposta encaminhada em 20 de junho de 2023, o Ministério dos Transportes e a ANTT apontaram a "necessidade de elaboração de um diagnóstico que contemple as questões técnicas tratadas nos estudos, avalie o estágio atual das condicionantes socioambientais inerentes ao empreendimento e indique as pendências e providências a serem tomadas previamente ao processo licitatório, em especial no que concerne às questões indígenas"	Sugere-se que seja respondido pelo Ministério dos Transportes.
PROPOSTAS DA REDE XINGU QUE NÃO TIVERAM DEVOLUTIVA PELA INFRA S.A		
3	1. Atualização dos Estudos Técnicos da Ferrogrão	Os estudos de viabilidade foram recentemente atualizados e se encontram em fase análise pelas entidades envolvidas no processo, quais sejam MT, ANTT e INFRA S.A.
4	2. Priorização de Políticas Públicas e Ações do PPCDAm - 5ª Fase na área de influência da Ferrogrão	Por se tratar de tema de política pública, sugere-se que seja respondido pelo Ministério dos Transportes
5	3. Identificação, reconhecimento e proteção de lugares de importância cultural dos povos indígenas	Entende-se que a identificação, reconhecimento e proteção de lugares de importância cultural dos povos indígenas será realizada em momento oportuno, no âmbito do processo de licenciamento ambiental do empreendimento, mediante manifestação das comunidades indígenas.
6	4. Realização de Consulta Livre, Prévia e Informada junto aos povos indígenas e comunidades tradicionais	Trata-se da Convenção OIT 169, atualmente vigente no Brasil por meio do Decreto nº 10.088/2009. Por se tratar de diretriz de política pública transversal e que impacta a execução de toda a carteira de projetos do Governo Federal, sugere-se expedição de diretriz do Ministério dos Transportes para que órgãos vinculados executores, tal qual a INFRA S.A, possa implementar. Vale destacar que em março/2023, a PFE/IBAMA revogou a Orientação Jurídica Normativa nº 56/2022, que tratava sobre o conceito de povos tribais para fins de cumprimento da Convenção OIT 169. A decisão foi pautada no Parecer Técnico nº 1 - da Assessoria para Casos de Grande Impacto Social da Defensoria Pública Geral da União - ACGIS DPGU (SEI 16554531), o qual assevera: <i>"Por essa razão, os órgãos licenciadores ambientais e as entidades intervenientes (ou autoridades envolvidas) precisam reconhecer que, no contexto do licenciamento, os povos e comunidades tradicionais, de maneira geral (não apenas os quilombolas), são parte interessadas e sujeitos políticos detentores de direitos específicos e, como estabelecido pela Convenção OIT/169, devem ter seus direitos de autodefinição, participação e consulta garantidos. A consolidação do processo de consulta como uma condicionante para a obtenção das licenças ambientais é procedimento indispensável para tornar possível a redução do desequilíbrio na correlação de forças com os detentores do capital político e econômico."</i>
7	5. Realização de procedimentos de engajamento significativo das partes interessadas	
SOBRE A VIABILIDADE AMBIENTAL DO EMPREENDIMENTO		
8	Em síntese, a partir da apresentação realizada, depreende-se que, para a INFRA S.A., a análise de "viabilidade ambiental" do empreendimento é objeto exclusivo do procedimento de licenciamento ambiental. Segundo a empresa, o "Estudo de Viabilidade", que motiva a tomada de decisão de investimento, deve apresentar apenas uma "análise socioambiental preliminar" que não se confunde com a análise de "viabilidade ambiental" que ocorre no licenciamento ambiental.	O EVTEA para fins de concessão possui caráter meramente referencial, vez que o detalhamento das soluções a serem efetivamente implementadas serão definidas por eventual futuro vencedor do leilão, após o cumprimento de diversos outros ritos previstos em Lei, tais como a elaboração de projetos básicos, executivos, obtenção de licenças e autorizações ambientais, dentre outros. Portanto, a análise ambiental realizada na fase de EVTEA de fato não se confunde com a análise de viabilidade ambiental que ocorre no processo de licenciamento ambiental, conforme previsão legal e normativa.

		<p>A análise ambiental da fase de EVTEA busca, justamente, verificar a pré-viabilidade ambiental do empreendimento, identificando e propondo, ainda de forma preliminar, os impactos e programas a serem executados pelo eventual futuro concessionário.</p>
9	<p>Para a Rede Xingu+, os estudos de viabilidade do projeto da Ferrogrão devem abarcar “estudos socioambientais preliminares” atrelados à decisão de investimento — o que não se confunde com as decisões do licenciamento ambiental. Em outras palavras, a atualização do EVTEA do projeto Ferrogrão, que deve atestar sua viabilidade não apenas financeira como socioeconômica, deve necessariamente conter estudos socioambientais com objetivos diferentes da avaliação de impacto ambiental realizada no âmbito do licenciamento ambiental.</p>	<p>Inicialmente, relevante esclarecer que, de acordo com o arcabouço legal e normativo vigente, tanto o EVTEA quanto a Licença Prévia - LP se inserem no contexto de planejamento de um empreendimento. A Licença Prévia - LP, aliás, é o instrumento por meio do qual o órgão competente atesta a viabilidade ambiental de determinado empreendimento. De acordo com o art. 8º, inciso I, da Resolução 237/97 CONAMA:</p> <p><i>“I - Licença Prévia (LP) - concedida na fase preliminar do planejamento do empreendimento ou atividade aprovando sua localização e concepção, atestando a viabilidade ambiental e estabelecendo os requisitos básicos e condicionantes a serem atendidos nas próximas fases de sua implementação.”</i></p> <p>Corroborar com esse entendimento o disposto na Resolução nº 1/2016/SPPI, que estabeleceu diretrizes gerais e estratégicas a serem adotadas pelos órgãos e entidades da administração pública federal no processo de contratação de empreendimentos do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República. O artº 6 da referida Portaria determina que:</p> <p><i>“Art. 6º Quando o objeto do contrato o exigir, a licitação dos empreendimentos ficará condicionada, na forma da legislação aplicável, à atestação de sua viabilidade ambiental mediante a expedição da Licença Prévia - LP ou das diretrizes para o licenciamento ambiental.”</i></p> <p>Ainda de acordo com a Resolução CONAMA 237/97:</p> <p><i>“Art. 3º - A licença ambiental para empreendimentos e atividades consideradas efetiva ou potencialmente causadoras de significativa degradação do meio dependerá de prévio estudo de impacto ambiental e respectivo relatório de impacto sobre o meio ambiente (EIA/RIMA), ao qual dar-se-á publicidade, garantida a realização de audiências públicas, quando couber, de acordo com a regulamentação.”</i></p> <p>Portanto, de acordo com o arcabouço legal e normativo vigente, não há que se falar em atestação da viabilidade socioambiental antes da realização do respectivo EIA/RIMA e do cumprimento do rito de Licenciamento Prévio. Ambas as etapas se inserem no contexto do planejamento de nível tático do empreendimento e não se confundem com os estudos socioambientais que compõem o EVTEA, cujo objetivo é justamente aferir sua pré-viabilidade ambiental a partir de um diagnóstico inicial e identificação preliminar dos impactos. Não se trata, portanto, de afirmar que o estudo socioambiental preliminar constante do EVTEA possui importância secundária, mas sim de reconhecer que a legislação pátria vigente atribui ao rito de licenciamento prévio a atestação da viabilidade ambiental.</p> <p>Com efeito, o estudo socioambiental que compõe o EVTEA busca fornecer subsídios ao processo decisório de investimento, incluindo aí a melhor alocação de riscos nos casos em que projeto envolver eventual parceiro privado.</p> <p>Todavia, considerando que tal estudo possui caráter meramente referencial, não se pode atribuir a ele, por si só, o condão de atestar a viabilidade de execução do empreendimento. Com efeito, ainda que o EVTEA conclua pela pré-viabilidade socioambiental, somente o rito do licenciamento poderá atestá-lo, de fato.</p> <p>Em verdade, uma vez concluído o EVTEA e tomada a decisão de implementação do projeto por meio de parceria com a iniciativa privada por meio de concessão, não há impedimento legal, para que todo o risco de viabilidade socioambiental seja atribuído ao eventual futuro parceiro privado. Em outras palavras, não há impedimento para que os riscos relacionados à obtenção da Licença Prévia sejam inteiramente atribuídos ao futuro concessionário. Nesse caso, caberá ao mercado avaliar, precificar esse risco e decidir se é interessante ou não assumi-lo.</p> <p>Todavia, para projetos de grande relevância e envergadura, como é o caso da Ferrogrão, o próprio Poder Público tem buscado a atestação de sua viabilidade socioambiental, não apenas por meio da elaboração do EVTEA, mas principalmente por meio da obtenção da respectiva Licença Prévia. Em verdade, tal atestação é relevante não apenas para garantir que o empreendimento seja projetado e implantado de acordo com práticas sustentáveis, mas também para aumentar a atratividade do projeto, na medida em que minimiza os riscos a serem assumidos pelo eventual futuro parceiro privado.</p>
10	<p>No entanto, para a INFRA S.A., a importância atribuída a este estudo socioambiental preliminar - e suas recomendações - à motivação da decisão de investimento é secundária, considerando que, para a INFRA S.A., a avaliação de quesitos relacionados à avaliação de viabilidade socioambiental é função do licenciamento ambiental. Para a Rede Xingu+, por outro lado, esse conjunto de estudos socioambientais preliminares é primordial para a motivação da decisão de investimento relacionada ao projeto da Ferrogrão, pelas razões expostas a seguir.</p>	

SOBRE O APERFEIÇOAMENTO DO PROCESSO DE PLANEJAMENTO

11	<p>A Ferrogrão foi incluída no portfólio de projetos estratégicos do Planejamento Integrado de Transportes (Portaria nº 123, de 21 de agosto de 2020) sem os devidos estudos socioambientais condizentes com a etapa de “análise de pré-viabilidade” prevista no Plano Setorial de Transportes Terrestres (PSTT).</p>	<p>A análise de pré-viabilidade econômico-financeira é objeto de estudo planejamento integrado de transportes e é um dos resultados desenvolvidos. No entanto, cabe ressaltar que essas análises não são detalhadas nem individualizadas, por contar com aproximações coerentes com a etapa de planejamento tático materializada no PSTT, e estão limitados aos dados disponíveis.</p> <p>Ressalta-se que as análises de planejamento não pretendem substituir ou alterar estudos de viabilidade, projetos ou relatórios técnicos já elaborados ou em elaboração.</p> <p>Além disso, a metodologia considera as dimensões ambiental e socioeconômica nos seus indicadores. A priorização das ações é realizada a partir de uma ponderação desses indicadores, conforme pesos definidos pelos gestores, de forma a respeitar as prioridades setoriais e materializar o alcance dos objetivos estabelecidos em cada plano.</p> <p>O Planejamento Integrado de Transportes se encontra em seu primeiro ciclo, responsável pela implantação de uma nova metodologia de planejamento de transportes, que abarca em sua carteira ações em diferentes fases de desenvolvimento. Os cenários futuros simulados podem e devem levar em consideração as ações mapeadas, independente de seu estágio de maturidade, de forma a considerar cenários possíveis de competição entre todas as infraestruturas, no intuito de demonstrar possíveis alternativas ou oportunidades que devem ser levadas a diante. Conforme mencionado, por se tratar do primeiro ciclo do Planejamento Integrado de Transportes e devido ao seu caráter abrangente já citado, é natural que exista sobreposição com o Planejamento Operacional, responsável pelo desenho de carteiras de curto prazo e estudos mais detalhados das carteiras de médio prazo.</p>
12	<p>O projeto da Ferrogrão foi incluído no Plano Nacional de Logística 2035 e se encontra novamente na fase de estudos técnicos para estruturação de plano de concessão antes que se tenha finalizado o PSTT, que é a peça de planejamento em nível tático responsável por definir a carteira de empreendimentos do planejamento de transportes até 2035</p>	<p>Os Planos Setoriais não têm como objetivo a comparação de projetos alternativos entre si, mas sim a priorização de diferentes projetos. O que o plano se propõe a fazer é comparar, dentro dos critérios adotados de priorização, o desempenho da Ferrogrão com o dos demais empreendimentos ferroviários nos indicadores avaliados. Tais Planos se encontram em elaboração, não tendo sido submetidos ainda à realização de uma consulta pública, tampouco publicação oficial dos resultados. Dessa forma, ainda não servem como justificativa oficial para tomada de decisão na etapa de planejamento operacional.</p> <p>Quanto à alegação de que as carteiras de projetos são decididas de forma segregada, destaca-se que as simulações são realizadas de forma multimodal, sendo todos os cenários totalmente integrados, permitindo à “carga” a escolha modal. No entanto, é natural que as carteiras de projeto sejam definidas setorialmente, visto que as necessidades e especificidades são compreendidas e estudadas setorialmente.</p> <p>Quanto à adoção da metodologia ACB na fase de planejamento estratégico ou tático, sua finalidade é adequada para comparação entre diferentes alternativas de um determinado projeto. No entanto, para realizar um estudo de priorização de ações diversas, concorrentes ou não entre si, considerando uma carteira extensa que atende o território brasileiro como um todo, a ferramenta utilizada pelos planos setoriais (análise multicritério) se mostra mais adequada, pois pode abarcar mais dimensões do que a análise ACB, além de considerar prioridades setoriais e trazer mais complexidade à análise de priorização.</p>
13	<p>A elaboração do PSTT prevê a “realização de análise de pré-viabilidade dos empreendimentos/ações estudadas”, sendo indicada a utilização dos casos estratégico e econômico do Modelo de Cinco Dimensões. A partir da análise de pré-viabilidade e de análise de cenários é que poderiam ser feitas a seleção e priorização dos projetos de investimento em infraestrutura para composição do Plano Setorial:</p>	<p>A Infra S.A. desenvolveu estudos com o objetivo de utilizar as melhores práticas de análises de efeitos potenciais de empreendimentos de acordo com o nível de planejamento de transportes exercido por cada instrumento de planejamento. Nesse bojo, estudou-se o processo de avaliação, classificação e seleção de carteiras de investimentos de diferentes países, o que culminou no desenvolvimento do “Manual de análise de impacto socioeconômico e custo-benefício para apoio ao planejamento de sistemas e infraestruturas de transporte” (EPL, 2022).</p> <p>O documento traz orientações relevantes e aderentes ao planejamento de transportes nos níveis estratégico, tático e operacional, concluindo que há métodos mais adequados para cada nível, conforme a maturidade das informações de entrada, a finalidade do plano e aderência com os métodos disponíveis.</p> <p>No referido Manual, foi avaliada a aplicabilidade de uma Análise Custo-Benefício (ACB), preliminar ou completa, como método para a classificação de ações no âmbito do planejamento de transportes em nível tático, e</p>

		<p>verificou-se que o método não é adequado a esse nível de análise e nem às respostas esperadas de um Plano Setorial, devido, principalmente, a três fatores:</p> <p>1) Nesse nível de planejamento, é necessária a comparação de ações com diferentes finalidades, como por exemplo, obras ou empreendimentos em locais e infraestruturas diferentes, para buscar a priorização das ações, enquanto a ACB é uma ferramenta recomendada para a seleção de alternativas <u>para atendimento de um mesmo problema</u>:</p> <p><i>“A ACB é uma ferramenta analítica a ser utilizada para avaliar uma decisão de investimento, a fim de avaliar a mudança de bem-estar que lhe é atribuível e, ao fazê-lo, a contribuição para os objetivos da política de coesão da União Europeia. O objetivo da ACB é facilitar uma alocação mais eficiente de recursos, demonstrando a conveniência para a sociedade <u>de uma determinada intervenção ao invés de alternativas possíveis.</u>”</i> (grifo nosso) Tradução livre (Comissão Europeia, 2015).</p> <p>2) Um plano de um sistema ou subsistema de transportes comumente leva em conta intervenções de qualquer “porte”, desde obras específicas para resolução de gargalos ou iniciativas de baixo custo, mas com grande potencial de impacto, como também “projetos de grande porte”, enquanto a ACB é um método desenvolvido e recomendado para grandes projetos:</p> <p><i>“O objetivo do guia (Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects - Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020) é propiciar um requisito específico para a Comissão Europeia oferecer orientações práticas sobre <u>avaliações de grandes projetos</u>, conforme incorporado na legislação da política de coesão para 2014-2020.</i> (grifo nosso) Tradução livre (Comissão Europeia, 2015).</p>
14	<p>A contradição existente entre o desenvolvimento paralelo entre o PSTT e o projeto da Ferrogrão, quando o segundo deveria ser resultado do primeiro, demonstra a fragilidade da governança do investimento em infraestrutura no Brasil, apesar da edição das recentes normas que disciplinam o PIT e outros processos relacionados a investimentos em 12 Ibidem, p. 4 10 infraestrutura</p>	<p>3) O planejamento de transportes em nível tático abrange um grande número de objetivos tipicamente de sistemas de transporte, que são de difícil “monetização” (atribuir valor em unidade monetária), que pode abranger: Acessibilidade, eficiência, confiabilidade, segurança, eficiência da matriz modal, regularidade, continuidade, atualidade, generalidade, modicidade de preços, equidade, vitalidade econômica, sustentabilidade, mobilidade (urbana/interurbana), redução de congestionamentos, preservação, movimento, centralidade, integridade, eficácia, efeito sonoro, impacto construtivo no habitat, efeito econômico (geral, regional ou local), dentre outros (compilado de: Pickrell e Systematics, 2014; MTPA, 2018; Brasil, 1995; TAAFFE et al., 1996; TRB, 2018; Jones, H. et al., 2014). Para esse tipo de efeito, não há referências, ou há opções frágeis de monetização, exigindo que as avaliações de impacto sejam realizadas nas unidades naturais de cada indicador.</p> <p>Por esses motivos, o método de ACB não pode ser aplicado no nível de planejamento tático dos sistemas de transporte nacionais, destacando que, principalmente, não foram desenvolvidos para essa finalidade. O método em questão é utilizado em outros países, não para planos sistêmicos, mas para a escolha de alternativas de projeto.</p> <p>Ademais, o Modelo de Cinco Dimensões é apenas uma das metodologias possíveis. O Guia de Orientações para a elaboração dos Planos Setoriais traz apenas sugestões e faculta a utilização de critérios e passos mais simplificados:</p> <p><i>“Contudo, de forma a tornar as metodologias mais compatíveis com as orientações do Governo Federal, <u>sugere-se a utilização do Guia Prático de Análise Custo-Benefício</u>, apresentado em 2020, pelo Ministério da Economia, particularmente quanto aos casos estratégico e econômico do Modelo de Cinco Casos (Five Case Model), mencionada no citado documento. Esta sugestão possibilita padronização das entradas para posterior comparação entre os resultados dos diversos projetos oriundos dos Planos Setoriais. <u>Nesse caso, destacamos ser possível estabelecer critérios e passos metodológicos mais simplificados, tendo em vista o detalhamento exigido em um planejamento de nível tático.</u>”</i></p>
15	<p>Voltando ao caso da Ferrogrão, vê-se que devido à “desconexão entre planejamento de ações e decisões tomadas por gestores” e à “existência de carteiras de projetos que são decididas de forma segregada”, o planejamento setorial simplesmente pulou uma importante fase da governança do investimento em infraestrutura de transportes terrestres, o que faz com que o atual momento de estruturação do projeto da Ferrogrão acumule passivo de avaliação de pré- viabilidade socioambiental no nível tático do PIT</p>	<p>Por fim, relevante destacar que a elaboração do PNL e o empreendimento Ferrogrão estão alinhadas às seguintes diretrizes da Estratégia de Desenvolvimento Nacional, instituída pelo Decreto nº 10.531/2020:</p>

		<p>"3.3.1. Desafio: ampliar os investimentos em infraestrutura.</p> <ul style="list-style-type: none"> - viabilizar medidas de eficiência energética nos transportes, na indústria, no saneamento básico e nas edificações e em seus respectivos produtos e serviços; - desenvolver os diversos modos de transporte nacional e regional de passageiros e cargas, de forma a promover a integração territorial e a intensificação das interações espaciais; - ampliar o uso de modos mais eficientes na matriz de transportes, tais como o ferroviário e o hidroviário, marítimo e fluvial, e incentivar a intermodalidade e a integração intramodal e intermodal; - estimular a produção e o uso de veículos, equipamentos, soluções logísticas e infraestruturas verdes, mais eficientes e sustentáveis energeticamente."
16	<p>observa-se uma completa ausência de instrumento de gestão pública integrada de riscos e impactos socioambientais do planejamento de infraestrutura, exemplificada no caso em tela pela inexistência de planejamento de políticas públicas integradas e de programas e/ou ações antecipatórias e de gestão territorial coordenadas para lidar com os riscos e impactos regionais do "Corredor Logístico Estratégico Norte: Eixo Tapajós", chamado pela Rede Xingu+ de Corredor Logístico Tapajós-Xingu.</p>	<p>Por se tratar de apontamentos relacionados à integração de políticas públicas, sugerimos que a temática seja tratada pelo Ministério dos Transportes.</p>
17	<p>o projeto da Ferrogrão ou qualquer nova proposta de investimento localizada na região acumulará passivos de mais de 10 anos decorrentes da ausência de instrumento de gestão pública integrada de riscos e impactos socioambientais do Corredor Logístico Tapajós-Xingu.</p>	
18	<p>Primeiramente, cumpre reconhecer que o licenciamento ambiental é o único instrumento legal regulamentado existente para a gestão de impactos socioambientais considerados significativos de projetos de infraestrutura, e é imprescindível para determinar "se" e "como" um empreendimento pode ser instalado e operado de forma condizente à legislação ambiental. O licenciamento ambiental é instrumento fundamental da política ambiental e atua promovendo projetos ambientalmente menos agressivos.</p>	<p>Aqui há um ponto relevante de convergência entre os entendimentos. A Rede Xingu reconhece que o licenciamento ambiental é o único instrumento legal regulamentado existente para a gestão de impactos socioambientais dos projetos de infraestrutura.</p> <p>Ora, a decisão do Ministro Alexandre de Moraes trata especificamente da "aferição do cumprimento das condicionantes legais, em especial as socioambientais"</p> <p>Portanto, salvo melhor juízo, as condicionantes legais serão observadas por meio do respectivo processo de licenciamento, que se encontra paralisado em decorrência da discussão acerca da desafetação do Parque Nacional do Jamanxim, questão que deve ser objetivamente enfrentada.</p> <p>Ademais, em se tratando de condicionantes legais, relevante também enfrentar, de forma objetiva, o atendimento à Convenção OIT 169, vez que ela foi incorporada pelo ordenamento jurídico pátrio. Conforme citado anteriormente, por se tratar de diretriz de política pública transversal e que impacta a execução de toda a carteira de projetos do Governo Federal, sugere-se expedição de diretriz do Ministério dos Transportes para que órgãos vinculados executores, tal qual a INFRA S.A, possa implementar.</p> <p>Vale destacar que em março/2023, a PFE/IBAMA revogou a Orientação Jurídica Normativa nº 56/2022, que tratava sobre o conceito de povos tribais para fins de cumprimento da Convenção OIT 169. A decisão foi pautada no Parecer Técnico nº 1 - da Assessoria para Casos de Grande Impacto Social da Defensoria Pública Geral da União - ACGIS DPGU (SEI 16554531), o qual assevera:</p> <p>"Por essa razão, os órgãos licenciadores ambientais e as entidades intervenientes (ou autoridades envolvidas) precisam reconhecer que, no contexto do licenciamento, os povos e comunidades tradicionais, de maneira geral (não apenas os quilombolas), são parte interessadas e sujeitos políticos detentores de direitos específicos e, como estabelecido pela Convenção OIT/169, devem ter seus direitos de autodefinição, participação e consulta garantidos. A consolidação do processo de consulta como uma condicionante para a obtenção das licenças ambientais é procedimento indispensável para tornar possível a redução do desequilíbrio na correlação de forças com os detentores do capital político e econômico."</p>
19	<p>a Avaliação de Impacto Ambiental (AIA) que ocorre no âmbito do licenciamento ambiental tem por objetivo informar a decisão do órgão ambiental acerca da emissão de licenças ambientais para empreendimentos individuais ou similares. O licenciamento ambiental é, portanto, a AIA a ele relacionado, não possui atribuição na motivação de decisões do âmbito da política de</p>	<p>Quanto à Avaliação de Impacto Ambiental - AIA, cumpre ressaltar que se trata de instrumento da Política Nacional de Meio Ambiente estabelecida pela Lei 6.938/81, art. 9º, inciso III.</p> <p>A matéria é regulamentada pela RESOLUÇÃO CONAMA Nº 001/1986, por meio da qual foram estabelecidas as definições, as responsabilidades, os critérios básicos e as diretrizes gerais para uso e implementação da</p>

	transportes, como as decisões relacionadas ao planejamento setorial, estratégico e tático, no qual se inclui a estruturação de propostas de investimentos em infraestrutura.	<p>Avaliação de Impacto Ambiental como um dos instrumentos da Política Nacional do Meio Ambiente. De acordo com seu artigo 4º:</p> <p><i>“Artigo 3º - <u>Dependerá de elaboração de estudo de impacto ambiental e respectivo RIMA, a serem submetidos à aprovação do IBAMA, o licenciamento de atividades que, por lei, seja de competência federal.</u></i></p> <p><i>Artigo 4º - Os órgãos ambientais competentes e os órgãos setoriais do SISNAMA <u>deverão compatibilizar os processos de licenciamento com as etapas de planejamento e implantação das atividades modificadoras do meio ambiente, respeitados os critérios e diretrizes estabelecidos por esta Resolução e tendo por base a natureza o porte e as peculiaridades de cada atividade.</u></i></p> <p><i>Parágrafo Único - <u>Ao determinar a execução do estudo de impacto ambiental o órgão estadual competente, ou o IBAMA ou, quando couber, o Município, fixará as diretrizes adicionais que, pelas peculiaridades do projeto e características ambientais da área, forem julgadas necessárias, inclusive os prazos para conclusão e análise dos estudos.</u></i></p>
20	Empiricamente, o licenciamento ambiental tampouco motiva a decisão de investimento. Os resultados dos estudos de impacto ambiental do licenciamento ambiental deveriam subsidiar propostas intermediárias e completas de investimento, como a partir da realização de Análise Custo-Benefício Completa, a qual deveria ser requisito para a tomada de decisão de investimento. Mas não é o que acontece no setor de transportes. No próprio caso da Ferrogrão, o plano de outorga foi encaminhado ao TCU em 2021 antes de qualquer manifestação do IBAMA relacionada à emissão de Licença Prévia.	<p>Portanto, considerando o arcabouço jurídico vigente, o instrumento da Política Nacional de Meio Ambiente denominado Análise de Impacto Ambiental (AIA), vincula-se ao processo de licenciamento. Com efeito, a única regulação do tema determina que o EIA RIMA, estudo que precede e subsidia as análises para a emissão da Licença Prévia, é o instrumento competente para a avaliação de impactos ambientais.</p> <p>Não por acaso, a mesma RESOLUÇÃO CONAMA Nº 001/1986 estabelece que os órgãos ambientais competentes devem compatibilizar o processo de licenciamento <u>com as etapas de planejamento</u> e implantação das atividades modificadoras do meio ambiente, bem como fixar diretrizes adicionais para a elaboração do EIA RIMA, <u>considerando as peculiaridades do projeto e características ambientais de sua área de influência.</u></p>
21	Nesse sentido, os estudos de impacto ambiental do licenciamento ambiental e os estudos socioambientais do planejamento estratégico (ou planejamento de longo prazo) e tático da política de transportes (ou estruturação de proposta de investimento) objetivam informar decisões públicas diferentes. O EIA-RIMA informa “se” e “como” um empreendimento pode ser instalado e operado de forma condizente à legislação ambiental. Os estudos socioambientais preliminares do planejamento informam “qual” a melhor política e proposta de investimento do ponto de vista do “custo de oportunidade socioambiental”, considerando objetivos estratégicos e premissas como a “infraestrutura sustentável”.	<p>Essa mesma lógica também permeia, por exemplo, a RESOLUÇÃO CONAMA Nº 279/2001, que estabeleceu procedimento simplificado para o licenciamento ambiental, dos empreendimentos com impacto ambiental de pequeno porte, necessários ao incremento da oferta de energia elétrica no País:</p> <p><i>“<u>CONSIDERANDO a dificuldade de definir-se, a priori, impacto ambiental de pequeno porte, antes da análise dos estudos ambientais que subsidiam o processo de licenciamento ambiental e,</u></i></p> <p>Mesmo diante da grave crise de energia elétrica que motivou a edição da referida Resolução, resta evidenciada a lógica de que os estudos ambientais que subsidiam o processo de licenciamento ambiental são os instrumentos competentes para a avaliação dos impactos.</p> <p>Dito isso, também é relevante destacar que a regulamentação do licenciamento ambiental brasileiro também busca tratar da questão da abrangência dos impactos ambientais.</p> <p>De início, em seu artigo 1º, inciso III, a RESOLUÇÃO CONAMA 237/97 delimita o conceito de Impacto Ambiental Regional:</p> <p><i>“III - Impacto Ambiental Regional: <u>é todo e qualquer impacto ambiental que afete diretamente (área de influência direta do projeto), no todo ou em parte, o território de dois ou mais Estados.</u>”</i></p>
22	No caso das decisões do planejamento da política de transportes, deveriam ser exigidos estudos socioambientais preliminares em nível estratégico e tático, utilizando-se análise de abrangência ampla com vistas a avaliar potenciais impactos à mesma escala dos resultados esperados do Plano Nacional de Logística e dos planos setoriais, considerando suas propostas de portfólio de projetos, outras políticas públicas e atividades econômicas	<p>Ademais, a resolução supracitada determina competências de licenciamento distintas, a depender da abrangência do impacto:</p> <p><i>“Art. 4º - Compete ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, órgão executor do SISNAMA, <u>o licenciamento ambiental</u>, a que se refere o artigo 10 da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, <u>de empreendimentos e atividades com significativo impacto ambiental de âmbito nacional ou regional</u>, a saber (...):</i></p>

23	No âmbito do planejamento de longo prazo ou estratégico, deveria ser exigida uma Avaliação Ambiental Estratégica (AAE), com objetivo de avaliar componentes socioambientais à escala nacional com a implementação do Plano Nacional de Logística, de forma a subsidiar a tomada de decisão a ele relacionada.	<p>§ 2º - O IBAMA, ressalvada sua competência supletiva, poderá delegar aos Estados o licenciamento de atividade com significativo impacto ambiental de âmbito regional, uniformizando, quando possível, as exigências”</p> <p>Ora, não se pode desconsiderar as razões que levaram ao estabelecimento de competência originária ao IBAMA para licenciamento de empreendimentos com impactos de âmbito nacional ou regional. Dessa forma, busca-se garantir uma avaliação ampla e integrada do contexto no qual o empreendimento está inserido, observando as peculiaridades da área de influência direta e, a partir da identificação dos impactos e nexos causais, estabelecer medidas mitigatórias e compensatórias mais efetivas e coerentes com a realidade regional observada.</p>
24	Já no âmbito do planejamento tático da política pública, como no Plano Setorial de Transportes Terrestres (PSTT), deveriam ser realizadas análises com abrangência geográfica regionais, como por meio de Estudo de Impactos Cumulativos (EIC) Regional, que considera portfólio de projetos, assim como outros planos ou programas “atividades, reguladas ou não, do passado, do presente e de um futuro razoavelmente previsível da região”	<p>A Rede Xingu propõe que “no âmbito do planejamento de longo prazo ou estratégico, deveria ser exigida uma Avaliação Ambiental Estratégica (AAE)” e que “no Plano Setorial de Transportes Terrestres (PSTT), deveriam ser realizadas análises com abrangência geográfica regionais, como por meio de Estudo de Impactos Cumulativos (EIC) Regional.”</p> <p>Em verdade, as sugestões de aperfeiçoamento do processo de planejamento do setor de transportes são muito bem-vindas, todavia, sem prejuízo de que tais contribuições sejam analisadas e incorporadas nos próximos ciclos de planejamento, forçoso reconhecer que atualmente não existem condicionantes legais que imponham sua implementação.</p> <p>É óbvio e desejável que o processo seja aperfeiçoado e que os aspectos socioambientais sejam cada vez mais incorporados nos processos decisórios. Entretanto, fundamental compreender que tal inserção deve ser realizada de forma paulatina, sob pena de que toda a carteira de projetos e, conseqüentemente, os investimentos no setor sejam totalmente paralisados, ocasionando prejuízos irreversíveis para a logística nacional.</p>
25	Finalmente, mesmo que o EIA-RIMA incorpore análises amplas sobre impactos cumulativos do Corredor Logístico Tapajós-Xingu e compatibilidade do projeto com o PPCDAm, ainda assim haverá um problema com relação à distribuição de responsabilidades pelo atendimento das condicionantes socioambientais.	<p>O pleito da Rede Xingu se refere à integração das diversas políticas públicas, o que, de fato, não pode e não deve ser objeto do licenciamento ambiental do empreendimento. Ainda que seja possível especificar medidas mitigatórias e compensatórias alinhadas aos demais planos e programas governamentais, entendemos ser fundamental que tais medidas estejam delimitadas pelos impactos e nexos causais identificados.</p>
26	Perante o órgão ambiental responsável pelo licenciamento ambiental, a responsabilidade pelo atendimento de condicionantes ambientais estabelecidas nas licenças ambientais é exclusiva do responsável legal pelo empreendimento licenciado. Isso quer dizer que mesmo que o EIA-RIMA conclua pela necessidade de políticas públicas e/ou ações antecipatórias como forma de prevenir, mitigar ou compensar impactos cumulativos de escala regional, essas não poderão ser exigidas enquanto condicionantes socioambientais nas licenças ambientais	<p>Nesse sentido, sugere-se que os apontamentos relativos à integração de políticas públicas sejam tratados pelo Ministério dos Transportes.</p>
27	Nesse sentido, a proposta da INFRA S.A de “Análise da possibilidade de inclusão de programa(s) e/ou ações alinhados ao PPCDAm na modelagem da concessão” apresenta alguma razoabilidade, uma vez que enxerga o próprio contrato de concessão enquanto instrumento possível para a atribuição de responsabilidades relacionadas a ações do Poder Público. Contudo, a proposta não contempla o estabelecimento de condicionantes socioambientais anteriores à concessão do projeto, como defendido pela Rede Xingu+. Exemplos disso são a realização da Consulta Livre, Prévia e Informada, procedimento que subsidia a tomada de decisão de investimento por parte do Ministério dos Transportes (discutida na seção 5.), e as ações do PPCDAm na região de localização do Corredor Logístico Tapajós-Xingu (discutido na seção 4.)	
28	Tampouco a proposta dialoga com os aprendizados das experiências pregressas com instrumentos de gestão pública integrada em regiões receptoras de grandes projetos de infraestrutura, como o já citado “Plano BR-163 Sustentável” e o “Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável Xingu - PDRS-Xingu” (atual Decreto 10.729 de 23 de junho 2021), no contexto de implementação da UHE Belo Monte.	

CONTRIBUIÇÕES RELATÓRIO FINAL BR-163 (SEI Nº 8130942)

NR	APONTAMENTO	DEVOLUTIVA INFRA
CORREDOR LOGÍSTICO TAPAJÓS-XINGU E DIREITOS SOCIOAMBIENTAIS		
1	As áreas de expansão da produção agrícola previstas no Estudo abrangem reservas indígenas, unidades de conservação Federal e Estadual (Riscos	Os estudos de viabilidade foram recentemente atualizados e se encontram em fase análise pelas entidades envolvidas no processo, quais sejam MT, ANTT e INFRA S.A.

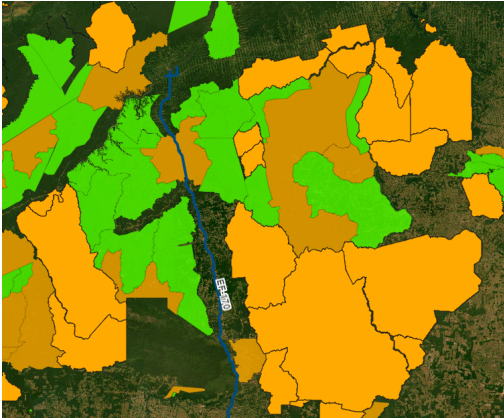
	ambientais);
2	Caracterização da demanda de transportes (Demanda real e Produção por região)
3	Viabilidade econômica de volume transportado da EF 170 (Carga de retorno)
4	Análise de valores e produtos (Custo de implantação)

CONTRIBUIÇÕES DA CARTA DE SINOP (SEI Nº 8130958)

NR	APONTAMENTO	DEVOLUTIVA INFRA
CORREDOR LOGÍSTICO TAPAJÓS-XINGU E DIREITOS SOCIOAMBIENTAIS		
1	Realização do devido processo de consulta nos moldes da OIT, bem como um processo de consulta junto a organizações dos agricultores familiares afetados, considerando seus direitos de participação social. As consultas devem ocorrer antes de tramitar o processo de licenciamento ambiental ou outras medidas de concessão da rodovia.	<p>Trata-se da Convenção OIT 169, atualmente vigente no Brasil por meio do Decreto nº 10.088/2009. Por se tratar de diretriz de política pública transversal e que impacta a execução de toda a carteira de projetos do Governo Federal, sugere-se expedição de diretriz do Ministério dos Transportes para que órgãos vinculados executores, tal qual a INFRA S.A, possa implementar.</p> <p>Vale destacar que em março/2023, a PFE/IBAMA revogou a Orientação Jurídica Normativa nº 56/2022, que tratava sobre o conceito de povos tribais para fins de cumprimento da Convenção OIT 169. A decisão foi pautada no Parecer Técnico nº 1 - da Assessoria para Casos de Grande Impacto Social da Defensoria Pública Geral da União - ACGIS DPGU (SEI 16554531), o qual assevera:</p> <p><i>“Por essa razão, os órgãos licenciadores ambientais e as entidades intervenientes (ou autoridades envolvidas) precisam reconhecer que, no contexto do licenciamento, os povos e comunidades tradicionais, de maneira geral (não apenas os quilombolas), são parte interessadas e sujeitos políticos detentores de direitos específicos e, como estabelecido pela Convenção OIT/169, devem ter seus direitos de autodefinição, participação e consulta garantidos. A consolidação do processo de consulta como uma condicionante para a obtenção das licenças ambientais é procedimento indispensável para tornar possível a redução do desequilíbrio na correlação de forças com os detentores do capital político e econômico.”</i></p>
2	Correção de falhas nos estudos de planejamento da Ferrogrão, em termos da análise de riscos socioambientais (inclusive desmatamento e conflitos no campo), de viabilidade econômica e de alternativas, atendendo às recomendações da auditoria do Tribunal de Contas da União (TCU) (Processo 013.771/2021-3 e Acórdão 1422/2022;).	As recomendações constantes nos Relatório e no acórdão tratam de assuntos referentes ao PNL 2035 e visam avaliar o potencial de contribuição do PNL para o Planejamento Integrado de Transportes e propor medidas que possam aprimorar seu desempenho, principalmente no que tange à eficiência da alocação de recursos em infraestrutura. As contribuições do TCU foram recepcionadas pela INFRA e pelo Ministério dos Transportes e estão sendo considerados em sua revisão. Ressalta-se que o PNL não trata de um empreendimento específico mas trata-se de um dos principais instrumentos que o Poder Público dispõe para planejar, no longo prazo, a infraestrutura de transportes brasileira.
3	Implementação de um plano de fortalecimento da governança territorial na área de influência do Corredor Tapajós Xingu cujas ações devem ser iniciadas imediatamente, independente da implementação futura ou não da Ferrogrão.	O pleito se refere à integração das diversas políticas públicas. Nesse sentido, sugere-se que os apontamentos relativos à integração de políticas públicas sejam tratados pelo Ministério dos Transportes.
INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA PARA ECONOMIAS DA SOCIOBIODIVERSIDADE		
4	Fortalecimento de políticas públicas voltadas para o fortalecimento da agricultura camponesa/familiar e as economias da sociobiodiversidade	O pleito se refere à integração das diversas políticas públicas. Nesse sentido, sugere-se que os apontamentos relativos à integração de políticas públicas sejam tratados pelo Ministério dos Transportes.

CONTRIBUIÇÕES CLAUDIO FRISTAK (SEI Nº 8130972)

NR	APONTAMENTO	DEVOLUTIVA INFRA
1	O projeto não se sustenta ao demandar recursos públicos fora de qualquer limite de razoabilidade de uma parceria público-privada. O mal dimensionamento dos parâmetros submetidos ao TCU e questiona o CPEX e rentabilidade do empreendimento.	Os estudos de viabilidade foram recentemente atualizados e se encontram em fase análise pelas entidades envolvidas no processo, quais sejam MT, ANTT e INFRA S.A.
2	Quanto ao traçado proposto, mesmo com a desafetação há problemas críticos, incluindo a existência de trechos de sobreposição das faixas de domínio da BR-163 e da EF-170, o que na prática impossibilitaria a construção da ferrovia.	A sobreposição das faixas de domínio da Ferrogrão e da BR-163 em alguns segmentos não inviabiliza a construção da ferrovia. Com efeito, a implantação de ambas as infraestruturas em corredor único não apenas é viável, mas também desejável, na medida em que minimiza a necessidade de utilização de áreas afetadas ao Parque Nacional do Jamaxim, bem como a execução de novas desapropriações e remoções involuntárias.

		Ademais, a rodovia já implantada poderá ser utilizada para a logística de execução das obras, minimizando a necessidade de abertura de caminhos de serviço em região de grande sensibilidade ambiental.
3	Proposta de se contornar o parque do Jamaxim.	<p>Uma análise geoespacial das Terras indígenas homologadas e Unidades de Conservação na área de influência da Ferrogrão indica, a priori, que alternativas locais para contornar o Parque do Jamaxim são inviáveis, uma vez que necessariamente interceptaria outras áreas protegidas.</p> <p>Resta evidenciado como solução de menor impacto o aproveitamento da faixa de domínio da rodovia BR-163, afetada à finalidade de infraestrutura de transportes em momento anterior à criação do Parque do Jamaxim:</p>  <p>Em amarelo, Unidades de Conservação de Proteção Integral Em verde, Unidades de Conservação de Uso Sustentável.</p>

CONTRIBUIÇÕES MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE (SEI Nº 8130980)

NR	APONTAMENTO	DEVOLUTIVA INFRA
1	A avaliação deste ministério deverá levar em consideração as determinações do Plano de Ação para a Prevenção e Controle do Desmatamento na Amazônia Legal (PPCDAm): 5ª fase (2023 a 2027), por meio da Comissão Interministerial Permanente, criada pelo Decreto nº 11.367, de 1.º de janeiro de 2023.	Trata-se de orientação para que seja observada Política Pública setorial. Sugere-se que o apontamento seja tratado pelo Ministério dos Transportes.
2	A temática está sendo tratada pelos gestores da pasta e que, oportunamente, será apresentada a visão do ministério em relação às conclusões do GT, e que o objetivo 11 do referido Plano de Ação consiste em aprimorar a tomada de decisão acerca das grandes obras que incidem sobre a região, fortalecendo a avaliação prévia da viabilidade econômica e ambiental de empreendimentos e implementando uma estratégia de governança do território	Apontamento de caráter meramente informativo.

CONTRIBUIÇÕES SR. BRENT MILIKAN (SEI Nº 8131045)

NR	APONTAMENTO	DEVOLUTIVA INFRA
1	Questiona-se a fragilidade dos estudos em termos de análise de riscos socioambientais (inclusive de impactos cumulativos e sinérgicos com outros empreendimentos – como a pavimentação da BR-163 e hidrovias e terminais	Conforme já detalhado anteriormente, de acordo com o arcabouço legal vigente, o EIA RIMA é o instrumento adequado para identificação dos impactos socioambientais, inclusive os cumulativos e sinérgicos. A proposta apresentada pela INFRA S.A contempla a revisão do EIA-RIMA para fins de aprofundamento na identificação desses impactos.

	portuários entre Mirirituba e Santarém); de viabilidade socioeconômica e de avaliação de alternativas sob a ótica do interesse público para a sociedade brasileira.	Quanto à avaliação de alternativas locais, conforme já mencionado, uma análise geoespacial preliminar das Terras indígenas homologadas e Unidades de Conservação na área de influência da Ferrogrão indica, a priori, que alternativas locais para contornar o Parque do Jamanxim são inviáveis, uma vez que necessariamente interceptaria outras áreas protegidas. Resta evidenciado como solução de menor impacto o aproveitamento da faixa de domínio da rodovia BR-163, afetada à finalidade de infraestrutura de transportes em momento anterior à criação do Parque do Jamanxim.
2	Afirma-se que os processos de consulta no âmbito da OIT 169 devem anteceder o esclarecer sobre os momentos de decisão política nas fases de planejamento setorial e de projeto	Trata-se da Convenção OIT 169, atualmente vigente no Brasil por meio do Decreto nº 10.088/2009. Por se tratar de diretriz de política pública transversal e que impacta a execução de toda a carteira de projetos do Governo Federal, sugere-se expedição de diretriz do Ministério dos Transportes para que órgãos vinculados executores, tal qual a INFRA S.A, possa implementar. Vale destacar que em março/2023, a PFE/IBAMA revogou a Orientação Jurídica Normativa nº 56/2022, que tratava sobre o conceito de povos tribais para fins de cumprimento da Convenção OIT 169. A decisão foi pautada no Parecer Técnico nº 1 - da Assessoria para Casos de Grande Impacto Social da Defensoria Pública Geral da União - ACGIS DPGU (SEI 16554531), o qual assevera: <i>“Por essa razão, os órgãos licenciadores ambientais e as entidades intervenientes (ou autoridades envolvidas) precisam reconhecer que, no contexto do licenciamento, os povos e comunidades tradicionais, de maneira geral (não apenas os quilombolas), são parte interessadas e sujeitos políticos detentores de direitos específicos e, como estabelecido pela Convenção OIT/169, devem ter seus direitos de autodefinição, participação e consulta garantidos. A consolidação do processo de consulta como uma condicionante para a obtenção das licenças ambientais é procedimento indispensável para tornar possível a redução do desequilíbrio na correlação de forças com os detentores do capital político e econômico.”</i>
3	Informa sobre a existência de graves problemas de governança territorial no Corredor Tapajós Xingu (eixo da BR-163 e hidrovias entre Mirirituba e Santarém) como a grilagem de terras públicas (inclusive com uso indevido do CAR para estabelecer posses de grandes áreas), pendências no reconhecimento de direitos territoriais de povos indígenas e a desafetação 'a toque de caixa' de unidades de conservação, sem clareza de justificativas sob a ótica do interesse público.	O pleito se refere à integração das diversas políticas públicas, o que, de fato, não pode e não deve ser objeto do licenciamento ambiental do empreendimento. Nesse sentido, sugere-se que os apontamentos relativos à integração de políticas públicas sejam tratados pelo Ministério dos Transportes.
4	Solicita que a iniciativa do GT Ferrogrão seja replicada para outros corredores logísticos do Arco Norte, destacando-se a bacia do Madeira (hidrovias, BR-319, BR-364 e rotas de integração com Bolívia e Peru) e a bacia do rio Tocantins (hidrovia, ferrovia, rodovias).	Sugere-se que o apontamento seja tratado pelo Ministério dos Transportes

CONTRIBUIÇÕES SR. SILVIO MARINHO (SEI Nº 8199393)

NR	APONTAMENTO	DEVOLUTIVA INFRA
1	Não há como negar a extrema necessidade de aprofundar os estudos da Ferrogrão, tal como a população afetada sempre reivindicou às autoridades responsáveis pelo projeto. E não é só por causa de critérios técnicos e legais que envolvem a questão. Mas, também, para cumprir o dever de boa-fé inerente à Administração (art. 2º, parágrafo único, IV, da Lei nº 9.784/99), que têm o dever de agir com honestidade.	Como é de amplo e irrestrito conhecimento, o EVTEA está sendo revisado, incluindo seu caderno socioambiental.
2	No caso da Ferrogrão, o então MInfra e a ANTT adotaram como diretriz que o leilão para a sua concessão poderá ocorrer sem a licença prévia do empreendimento. Mas, a própria Seinfra já observou que: “(...) a licença prévia atestará a viabilidade ambiental do empreendimento, aprovará sua localização, concepção e definirá as medidas mitigadoras e compensatórias dos impactos negativos do projeto. Sua finalidade é definir as condições com as quais o projeto torna-se compatível com a preservação do meio ambiente que será afetado.” a Seinfra revela grande preocupação com a insegurança jurídica do empreendimento, se questões ambientais não forem solucionadas antes	Sugere-se verificar com o Ministério dos Transportes e ANTT se está mantida essa diretriz e se houve resposta em relação ao relatório da SEINFRA/TCU. De todo modo, o processo de licenciamento prévio segue paralisado em decorrência das discussões acerca da desafetação do Parque do Jamanxim. Ademais, se faz necessária a atualização do EIA-RIMA.

da licitação da Ferrogrão. Tanto é que propôs o seguinte encaminhamento, no Relatório de Desestatização (peça 22): “c) esclareçam [MInfra e ANTT] se, diante das especificidades ambientais do projeto da Ferrogrão e dos pontos de atenção levantados no Caderno de Meio Ambiente, foram avaliados os riscos que a inexistência de licença prévia do empreendimento poderia proporcionar à competitividade e à segurança jurídica do certame;”

CONTRIBUIÇÕES DEFESA DA AMAZÔNIA (SEI Nº 8131051)

NR	APONTAMENTO	DEVOLUTIVA INFRA
1	Não existem dúvidas, portanto, sobre a necessidade de Licenciamento Ambiental Prévio ser obtido antes da outorga da Ferrogrão, uma vez que, em sua ausência, o risco de o projeto jamais sair do papel é extremamente elevado.	O Poder Público, por intermédio da INFRA S.A tem buscado a atestação da viabilidade socioambiental da Ferrogrão, não apenas por meio da elaboração do EVTEA, mas principalmente por meio da obtenção da respectiva Licença Prévia. O EIA-RIMA foi protocolado no IBAMA em 2021, de modo que a INFRA S.A aguarda a análise do Órgão Ambiental a fim de proceder com eventuais complementações ao estudo.
2	O projeto da EF-170, portanto, não se mostra compatível com o compromisso do governo em preservar a natureza brasileira, uma vez que seria medida redundante de desenvolvimento econômico, mas com enorme potencial de desmatamento e impacto socioambiental negativo.	O pleito se refere à integração das diversas políticas públicas. Nesse sentido, sugere-se que os apontamentos relativos à integração de políticas públicas sejam tratados pelo Ministério dos Transportes.
3	Dentro desse contexto, o projeto da Ferrogrão vai contra o atual plano governamental, na medida em que não realizou consultas prévias com os povos indígenas, para que esses manifestem suas preocupações e opiniões sobre a construção de uma ferrovia que perpassa suas terras e afeta diretamente os seus hábitos de vida. A situação é de clara ilegalidade, em razão do descumprimento da Convenção 169 da OIT. Além disso, a construção de ferrovia em área que apresenta 38 etnias indígenas traz consigo preocupações relativas à posse e aos direitos territoriais, como foi o caso na construção da BR-163 e da usina de Belo Monte. A Ferrogrão é mais um grande projeto de infraestrutura que negligencia os impactos socioambientais de sua implantação e que contraria os princípios e valores defendidos no plano governamental.	Trata-se da Convenção OIT 169, atualmente vigente no Brasil por meio do Decreto nº 10.088/2009. Por se tratar de diretriz de política pública transversal e que impacta a execução de toda a carteira de projetos do Governo Federal, sugere-se expedição de diretriz do Ministério dos Transportes para que órgãos vinculados executores, tal qual a INFRA S.A, possa implementar. Vale destacar que em março/2023, a PFE/IBAMA revogou a Orientação Jurídica Normativa nº 56/2022, que tratava sobre o conceito de povos tribais para fins de cumprimento da Convenção OIT 169. A decisão foi pautada no Parecer Técnico nº 1 - da Assessoria para Casos de Grande Impacto Social da Defensoria Pública Geral da União - ACGIS DPGU (SEI 16554531), o qual assevera: <i><u>“Por essa razão, os órgãos licenciadores ambientais e as entidades intervenientes (ou autoridades envolvidas) precisam reconhecer que, no contexto do licenciamento, os povos e comunidades tradicionais, de maneira geral (não apenas os quilombolas), são parte interessadas e sujeitos políticos detentores de direitos específicos e, como estabelecido pela Convenção OIT/169, devem ter seus direitos de autodefinição, participação e consulta garantidos. A consolidação do processo de consulta como uma condicionante para a obtenção das licenças ambientais é procedimento indispensável para tornar possível a redução do desequilíbrio na correlação de forças com os detentores do capital político e econômico.”</u></i>
4	No projeto enviado ao TCU, os recursos ofertados à título de compensações socioambientais relacionados à implantação e funcionamento da ferrovia não somavam nem 4% do valor total da obra (3,6%). No caso das condicionantes indígenas, esse valor é ainda menos expressivo, remontando pouco mais de R\$ 1.93 milhões pelos 7 anos de implantação da ferrovia - o que significa dizer que não foram previstas compensações aos povos indígenas na sua etapa de operação, que durará, em tese, aproximadamente 60 anos.	Como é de amplo e irrestrito conhecimento, o EVTEA está sendo revisado, incluindo seu caderno socioambiental.
5	Apesar de existir o procedimento específico da Consulta e Consentimento Livre, Prévio e Informado (“CCLPI”), a ANTT ignorou uma Recomendação do Ministério Público Federal e prosseguiu com a realização das audiências públicas que já estavam marcadas, sem antes consultar os povos indígenas ou mesmo incluí-los no processo de controle e participação social. Nesse sentido, há flagrante desrespeito à Convenção e	Trata-se da Convenção OIT 169, atualmente vigente no Brasil por meio do Decreto nº 10.088/2009. Por se tratar de diretriz de política pública transversal e que impacta a execução de toda a carteira de projetos do Governo Federal, sugere-se expedição de diretriz do Ministério dos Transportes para que órgãos vinculados executores, tal qual a INFRA S.A, possa implementar. Vale destacar que em março/2023, a PFE/IBAMA revogou a Orientação Jurídica Normativa nº 56/2022, que tratava sobre o conceito de povos tribais para fins de cumprimento da Convenção OIT 169. A decisão foi pautada no Parecer Técnico nº 1 - da Assessoria para Casos de Grande Impacto Social da Defensoria Pública Geral da União - ACGIS DPGU (SEI 16554531), o qual assevera:

	aos direitos indígenas, requerendo-se, assim, sua oitiva o mais rápido possível, sob pena de ilegalidade na licitação do empreendimento.	<i>“Por essa razão, os órgãos licenciadores ambientais e as entidades intervenientes (ou autoridades envolvidas) precisam reconhecer que, no contexto do licenciamento, os povos e comunidades tradicionais, de maneira geral (não apenas os quilombolas), são parte interessadas e sujeitos políticos detentores de direitos específicos e, como estabelecido pela Convenção OIT/169, devem ter seus direitos de autodefinição, participação e consulta garantidos. A consolidação do processo de consulta como uma condicionante para a obtenção das licenças ambientais é procedimento indispensável para tornar possível a redução do desequilíbrio na correlação de forças com os detentores do capital político e econômico.”</i>
6	Atividades ilegais como remoções, contaminação das bacias hidrográficas, grilagem de terras e até invasão de bairros são algumas das situações que provavelmente se tornarão ainda mais frequentes. Segundo estudo do Inesc, uma das principais consequências desse desenvolvimento forçado das cidades é o aumento da violência, criminalidade e até tráfico de drogas, por conta da atração de uma população predominantemente masculina e de caráter flutuante. Tais consequências, inclusive, já se manifestaram em outros empreendimentos implantados no Arco Norte e seriam majoradas pela ferrovia. Além disso, cita-se o problema da especulação imobiliária e do desmanche da produção de agrovilas que tem o potencial de impactar os modos de viver da população local.	O pleito se refere à integração das diversas políticas públicas. Nesse sentido, sugere-se que os apontamentos relativos à integração de políticas públicas sejam tratados pelo Ministério dos Transportes.
7	Frente às considerações da EPL, o Caderno de Meio Ambiente se limitou a apresentar justificativas simplórias, que não foram capazes de legitimar as metodologias utilizadas na definição do traçado. Além disso, não foram suficientes em prever os elementos relevantes para identificação de possíveis impactos socioambientais. Assim, é necessário que seja realizado novo Caderno de Meio Ambiente, com o objetivo de corrigir as falhas metodológicas citadas e de analisar efetivamente os impactos socioambientais.	Como é de amplo e irrestrito conhecimento, o EVTEA está sendo revisado, incluindo seu caderno socioambiental.
8	Destaca-se que as peculiaridades da EF-170 deveriam ter sido consideradas na definição do CAPEX, tendo em vista que a ferrovia será construída dentro do bioma amazônico e perpassando diversas terras indígenas, o que dificulta a obtenção de licenciamento ambiental, por exemplo. Nesse sentido, é importante o refazimento dos estudos que embasaram o CAPEX no intuito de (i) corrigir a projeção do investimento; e (ii) diminuir a probabilidade de entrada de múltiplos pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro no futuro	
9	Além disso, o EVTEA não considera as rotas e modais alternativos localizados na região Norte que já estão em fase de execução e são bem menos custosos do que a Ferrogrão, como a FICO e a extensão da Ferronorte. Por fim, vale destacar que o EVTEA também não considerou que as melhorias realizadas na BR-163, principal via rodoviária atualmente utilizada com o mesmo propósito da Ferrogrão, podem fazer despencar a Taxa Interna de Retorno da ferrovia. Diante disso, faz-se necessário o refazimento dos estudos para corrigir os evidentes erros de projeção do investimento que, se não consertados, impõem o abandono do projeto	
10	O aumento da prática de grilagem na Amazônia é um dos maiores riscos do projeto, tendo em vista a extensão do bioma e a dificuldade na fiscalização. É válido destacar que a grilagem se inicia com invasão das terras, gera desmatamento para posse de terras e produção, que são valorizadas e vendidas. É um processo violento que, além de prejudicar a fauna e flora locais, vai gerar tensões e vulnerabilizar as comunidades indígenas e tradicionais que ali habitam.	
11	O Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (“EVTEA”) não considerou condicionantes importantes quando foi elaborado, tais como	O pleito se refere à integração das diversas políticas públicas. Nesse sentido, sugere-se que os apontamentos relativos à integração de políticas públicas sejam tratados pelo Ministério dos Transportes.

condicionantes indígenas e o possível impacto ambiental que o traçado da ferrovia vai gerar. O EVTEA também falhou em apresentar alternativas ao traçado, que preservem a cultura, sociedade e, principalmente, o bioma amazônico.

Destaca-se a ausência de menção à expansão da Ferronorte e da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste ("FICO"), alternativas já em fase de instalação e que apresentam menos externalidades negativas do que o projeto EF-170. Requer-se, assim, o refazimento dos estudos de viabilidade técnica para que se comprove a real necessidade de implantação de mais um projeto na região, comparando-o com as alternativas apresentada

3. CONCLUSÃO

Considerando que a INFRA S.A é braço executor de políticas públicas, as considerações aqui apresentadas possuem caráter estritamente técnico e se destinam a subsidiar decisões e o posicionamento do Ministério dos Transportes perante às entidades que apresentaram contribuições no âmbito do GT Ferrogrão, bem como perante o Supremo Tribunal Federal no âmbito da ADI 6553.

(assinado eletronicamente)

BRUNO MARQUES DOS SANTOS SILVA
Superintendente de Gestão Ambiental e Territorial

(assinado eletronicamente)

DIÓGENES EDUARDO CARDOSO ALVARES
Superintendente de Projetos Ferroviários

(assinado eletronicamente)

DANIEL KLINGER VIANNA
Superintendente de Planejamento e Estudos de Transportes

De acordo. Encaminhe-se ao Ministério dos Transportes.

(assinado eletronicamente)

ANDRÉ LUIS LUDOLFO DA SILVA
Diretor de Empreendimentos

(assinado eletronicamente)

CRISTIANO DELLA GIUSTINA
Diretor de Planejamento



Documento assinado eletronicamente por **André Luís Ludolfo da Silva, Diretor de Empreendimentos**, em 29/04/2024, às 18:20, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Diogenes Eduardo Cardoso Alvares, Superintendente de Projetos Ferroviários**, em 30/04/2024, às 17:56, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Marques dos Santos Silva, Superintendente de Gestão Ambiental e Territorial**, em 30/04/2024, às 18:30, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Daniel Klinger Vianna, Superintendente de Planejamento e Estudos de Transporte**, em 02/05/2024, às 08:26, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Cristiano Della Giustina, Diretor de Planejamento**, em 02/05/2024, às 10:50, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **8273504** e o código CRC **169D6B17**.



Referência: Processo nº 50000.021999/2023-01



SEI nº 8273504

SAUS, Quadra 01, Bloco 'G', Lotes 3 e 5. Bairro Asa Sul, - Bairro Asa Sul
Brasília/DF, CEP 70.070-010
Telefone: