

SUBSÍDIOS TÉCNICOS

A TESE DE NÃO INTERFERÊNCIA DO NOVO TRAÇADO DA FERROGRÃO NO PARNA DO JAMANXIM

20 de setembro de 2024

Apresentação

A Rede Xingu+ é uma aliança política inédita entre 53 organizações de povos indígenas, associações de comunidades tradicionais e instituições da sociedade civil que atuam em Terras Indígenas e Unidades de Conservação na bacia do Rio Xingu¹. O objetivo da Rede Xingu+, que surgiu em 2013 como um coletivo e se consolidou como rede em 2019, é unir esforços para a defesa do Corredor Xingu de Diversidade Socioambiental e dos direitos dos povos da floresta que o mantêm.

Dentre as instituições que integram a Rede Xingu+ e que atuam diretamente no controle social sobre o projeto da Ferrogrão encontram-se o Instituto Kabu², o Instituto Socioambiental (ISA)³, o Instituto Raoni (IR)⁴, a Associação Iakiô⁵ e a Associação Terra Indígena do Xingu (ATIX)⁶. Dentre as ações realizadas pela Rede Xingu+ destaca-se a Representação conjunta junto ao Ministério Público Federal ao Tribunal de Contas da União (“TCU”), questionando o descumprimento do direito à Consulta Prévia na etapa de planejamento do investimento em infraestrutura, bem como a elaboração do documento “*Condicionantes Socioambientais do Projeto Ferrogrão na Fase de Planejamento*”.

¹ Mais informações disponíveis em: <https://xingumais.org.br/>

² Organização indígena representativa do povo Kayapó Mebengokré das Terras Indígenas Baú e Menkragnoti. Mais informações disponíveis em: <https://www.kabu.org.br/>

³ Organização da sociedade civil brasileira atuante há 30 anos na promoção da sustentabilidade socioambiental, divulgando a diversidade cultural e biológica do país. Mais informações em: <https://www.socioambiental.org/>

⁴ Organização indígena representativa dos povos da Terra Indígena Capoto-Jarina. Mais informações em: <https://institutoraoni.org.br/>

⁵ Associação do povo indígena Panará, da Terra Indígena Panará.

⁶ Associação representativa dos 16 povos indígenas do Território Indígena do Xingu.

1. Da tese de não interferência do novo traçado da Ferrogrão com o Parque Nacional do Jamanxim

O presente documento tem como objetivo oferecer subsídios técnicos à apreciação da manifestação da Advocacia Geral da União (ANEXO)⁷, de 2 de setembro de 2024, no âmbito da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 6553, particularmente no que diz respeito à afirmação de que a recente atualização dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental ("EVTEA") da Ferrogrão, protocolados em 02 de setembro de 2024, no Supremo Tribunal Federal⁸, apresenta "*proposta que mantém a ferrovia nos limites da faixa de domínio da BR-163*" o que, portanto, resultaria na "[...] *não interferência do traçado da ferrovia com o Parque Nacional do Jamanxim*".

Afirma a Advocacia Geral da União que o novo traçado da Ferrogrão, por localizar-se no interior da faixa de domínio da BR-163, não demanda qualquer desafetação de porção do Parque Nacional do Jamanxim para a sua viabilização locacional, uma vez que área correspondente à faixa de domínio da BR-163 já estaria excluída dos limites da unidade de conservação por ocasião de sua criação por meio do Decreto de 13 de fevereiro de 2006:

28. Um dos resultados dessa atualização do EVTEA, a partir de revisitação das possibilidades de traçado, foi a de "proposta que mantém a ferrovia nos limites da faixa de domínio da BR-163", ou seja, de não interferência do traçado da ferrovia com o Parque Nacional do Jamanxim. Como esclarece a Nota Técnica nº 35/2024/DOP-SNTF/SNTF, de 26 de agosto de 2024, da Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário do Ministério dos Transportes (em anexo),

"a nova análise locacional realizada na atualização dos estudos levou a uma revisitação das possibilidades de traçado e, ao final, a uma proposta que mantém a ferrovia nos limites da faixa de domínio da BR-163". Assim, "de acordo com as diretrizes definidas na atualização dos estudos, ao longo dos 49 km em que a Ferrogrão margeia área contígua ao Parque Nacional do Jamanxim seu traçado encontra-se inteiramente inserido na faixa de domínio da rodovia BR-163". Faixa de domínio - registre-se -

⁷ eDoc. 314, Pet. STF 109579/2024, ADI 6553, constante no Anexo

⁸ Conforme consta no Despacho nº 415/2024/SUST/SE, constante no Anexo

que já não integrava o Parque Nacional do Jamanxim desde o Decreto de 13 de fevereiro de 2006.

A consequência da referida tese de não interferência do novo traçado da Ferrogrão com o Parque Nacional do Jamanxim (“Parna do Jamanxim”) para a Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 6553 resulta na não necessidade de alteração dos limites da referida unidade de conservação para a viabilização locacional da ferrovia, o que, por sua vez, se reflete na ausência de óbices formais à continuidade dos processos administrativos para concessão e licenciamento ambiental do empreendimento.

2. Análise

O presente documento tem por objetivo apresentar informações técnicas para subsidiar a análise da tese apresentada ao Supremo Tribunal Federal pela Advocacia Geral da União, embasada por sua vez em análises do Ministério de Transportes⁹ a respeito dos estudos atualizados da Ferrogrão.

Analisamos informações públicas disponíveis a respeito do traçado da Ferrogrão, considerando os estudos anteriores e recentemente protocolados no STF, e da faixa de domínio da BR-163, e apresentamos avaliação a respeito da tese de que o novo traçado da Ferrogrão encontra-se inteiramente localizado no interior da faixa de domínio da BR-163 e, portanto, não interfere nos limites do PARNA do Jamanxim.

2.1 A faixa de domínio da BR-163/PA

A respeito da definição da faixa de domínio da BR-163/PA, foram solicitadas informações ao Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre (“DNIT”) por meio da Lei de Acesso à Informação (Lei nº 12.527/2011)¹⁰ (ANEXO), dadas as informações concorrentes disponibilizadas nos meios digitais¹¹.

⁹ Nota Técnica nº 35/2024/DOP-SNTF/SNTF

¹⁰ NUP 50001.073724/2024-16 e NUP 50001.071221/2024-14

¹¹ Foram identificadas 4 portarias de declaração de utilidade pública (“dup”) para trechos da BR-163 no estado do Pará no site do DNIT. Ademais, observou-se que trechos da BR-163/PA encontram-se no lote 1 do Programa Federal de Faixas de Domínio (PROFAIXA), dando a entender que há necessidade de regularização das faixas de domínio da rodovia federal. Informações disponíveis em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/planejamento-e-pesquisa/desapropriacao-e-reassentamento/pa/br-163> e <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/planejamento-e-pesquisa/desapropriacao-e-reassentamento/profaixa>

De acordo com as informações apresentadas por este órgão, a definição de “faixa de domínio” encontra-se nos artigos 24 a 29 do documento "Normas para o Projeto das Estradas de Rodagem", publicação do antigo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (“DNER”) de 1973¹². As faixas de domínio apresentam uma variação de 10 a 80 metros para cada um dos lados, de acordo com a classe e a região em que se encontra a estrada.

No que diz respeito à faixa de domínio da BR-163/PA, localizada nas proximidades do Parque Nacional do Jamanxim, foram disponibilizadas duas informações por parte do DNIT. Inicialmente, por meio do processo nº 50001.071221/2024-14 (ANEXO), respondido em 08 de setembro de 2024, foi informado que a faixa de domínio da BR-163/PA, por se tratar de rodovia em regime de concessão¹³, encontra-se sob responsabilidade da atual concessionária:

Assim, para questões específicas relacionadas à faixa de domínio, recomendamos que as solicitações sejam direcionadas às concessionárias mencionadas, uma vez que o DNIT não tem ingerências sob o contrato de concessão, cuja tutela está a cargo da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.

Resposta NUP 50001.071221/2024-14, de 08 de setembro de 2024

Já por meio do processo nº 50001.073724/2024-16 (ANEXO), respondido em 12 de setembro de 2024, o DNIT faz referência ao Ofício nº 39022/2020/CGDR/DPP/DNIT SEDE¹⁴, por meio do qual a Diretoria de Planejamento e Pesquisa do DNIT solicitou manifestação à Superintendência do Pará sobre a faixa de domínio da BR- 163/PA, a partir de solicitação realizada pela então Secretaria Nacional de Transportes Terrestres/MInfra. Em resposta, afirma o DNIT que a Superintendência se manifestou através do Ofício nº 45509/2020/SRE-PA, apontando a utilização de “*Tabela obtida junto ao antigo Chefe da*

¹² Disponível em:

<https://www.gov.br/dnit/pt-br/rodovias/operacoes-rodoviaras/faixa-de-dominio/regulamentacao-atual/normas-para-o-projeto-das-estradas-de-rodagem>

¹³ “Quanto ao seguimento da Rodovia BR-163/PA, encontra-se sob regime de concessão nos seguintes trechos: a) Concessionária Via Brasil BR-163 (<https://viabrasilbr163.com.br/>): No trecho entre DIV MT/PA (km 0,00) ao ENTR BR-230(A) (FIM TRECHO PAVIMENTADO CAMPO VERDE) (km 674,40), e b) Do trecho que vai do ENTR BR-230 (A) (FIM TRECHO PAVIMENTADO CAMPO VERDE) (km 682,20) ao ENTR PA-457(B) (AV TAPAJÓS-SANTARÉM) (INÍC TRV AMAZONAS) (km 1006,00) permanece sob administração federal cujas faixas de domínio foram definidas no projeto da rodovia”. Resposta NUP 50001.071221/2024-14

¹⁴

SEOP” referente às faixas de domínio das rodovias federais no estado do Pará, versão dez/2007.

Imagem 1 - Tabela “Largura das Faixas de Domínio”

DNIT MT - DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES
DIRETORIA DE INFRA-ESTRUTURA RODOVIÁRIA
Coordenação Geral de Operações Rodoviárias

LARGURA DAS FAIXAS DE DOMÍNIO
Superintendência Regional no Estado do Pará

Situação em dezembro/2007

ID	SR	RODOVIA	km INICIAL	km FINAL	EXTENSÃO	FX L DIREITO	FX L ESQUERDO	PTO REFERÊNCIA	OBSERVAÇÃO
1	PA	BR-153/PA	0,00	158,00	158,00	40,00	40,00	Div. PA/TO	PNV até 153,50
2	PA	BR-222/PA	0,00	518,30	518,30	40,00	40,00	Ent. BR-158	PNV até 511,60
3	PA	BR-230/PA	0,00	75,70	75,70	40,00	70,00	Ent. PA-405	
4	PA	BR-230/PA	75,70	123,70	48,00	40,00	40,00	Marabá	
5	PA	BR-230/PA	123,70	162,50	38,80	35,00	35,00	Rio Cajazeira	
6	PA	BR-230/PA	162,50	281,50	119,00	40,00	40,00	Ent. BR-422	sem inf.
7	PA	BR-230/PA	281,50	455,00	173,50	35,00	35,00	Rio Amapu	
8	PA	BR-230/PA	455,00	1127,90	672,90	35,00	35,00	Itaituba-BA Entr. PA-192/265	
9	PA	BR-230/PA	1127,90	1472,90	345,00	35,00	35,00	Ent. BR-080	
10	PA	BR-230/PA	1472,90	1528,90	56,00	40,00	40,00	Div. PA/AM	PNV até 1569,00
11	PA	BR-235/PA	0,00	590,70	590,70	PLANEJADA		Ent. BR-080/163	
12	PA	BR-010/PA	0,00	359,80	359,80	40,00	40,00	Ent. BR-316(A) Santa Maria	
13	PA	BR-010/PA	359,80	382,50	22,70	40,00	40,00	Barro Branco	sem inf.
14	PA	BR-010/PA	382,50	399,40	16,90	20,50	11,50	Castanhal	
15	PA	BR-010/PA				30,00	30,00	Santa Maria do Pará	
16	PA	BR-010/PA				30,00	30,00	São Domingos do Capim	
17	PA	BR-010/PA	399,40	465,30	65,90	40,00	40,00	Belém	sem inf.
18	PA	BR-158/PA	0,00	915,50	915,50	40,00	40,00	Div. PA/MT	PNV até 893,5
19	PA	BR-163/PA	0,00	887,20	887,20	40,00	40,00		sem inf.
20	PA	BR-163/PA	887,20	983,20	96,00	35,00	35,00	Santarém. Inic. Trav. Rio Amaz.	
21	PA	BR-163/PA	983,20	1943,20	960,00	40,00	40,00	Front. Brasil/Suriname	PNV até 1972,40
22	PA	BR-316/PA BR-308/PA	0,00	4,50	4,50	25,00	25,00		
			4,50	8,26	3,76	30,00	30,00		
			8,26	9,00	0,74	25,00	25,00		
			9,00	25,90	16,90	30,00	30,00		

Cadastro de Largura da Faixa de Domínio/RSM 1/2 04/08/2016

Fonte: Resposta do DNIT ao processo nº 50001.073724/2024-16 (ANEXO)

Finalmente, a partir das informações referenciadas, o DNIT finaliza a resposta ao NUP 50001.073724/2024-16, com a seguinte afirmação:

Com relação à **faixa de domínio da BR-163/PA, no trecho localizado nas proximidades do Parque Nacional do Jamanxim, informamos que a largura é de 40,00m (quarenta metros) para cada lado da rodovia**, a partir do eixo da mesma, de acordo com o exposto acima.

Resposta NUP 50001.073724/2024-16, de 12 de setembro de 2024

No mesmo sentido, o processo de licenciamento ambiental da BR-163/PA, subtrecho entre a divisa do estado de Mato Grosso até a sede do município de Rurópolis/PA, iniciado no Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (“IBAMA”) no ano 2000¹⁵, também apresenta a informação de faixa de domínio de 80 metros na área rural, conforme consta no documento de “Descrição de Atividades” (ANEXO), de 2000, integrante do requerimento para emissão de Licença Prévia, documentos que foram substituídos pelo formulário eletrônico da Ficha de Caracterização de Atividades (“FCA”)¹⁶.

A rodovia BR-163, entre os km 0,0 e km 784,0, encontra-se totalmente implantada, com revestimento primário, cuja faixa de domínio apresenta largura de 40,0 m a 50,0 m nos núcleos urbanos e de **80,0 m na área rural.**

Documento “Descrição de Atividades” no processo nº
02001.005900/2000-77 IBAMA

Dessa forma, constata-se que todo o licenciamento ambiental federal desenvolvido para a implantação asfáltica do subtrecho da BR-163/PA, entre os km 0,0 e km 784,0, baseou-se na definição de faixa de domínio de 80 metros, ou 40 metros para cada lado, como definido pelo DNIT.

Apesar da informação parcialmente concedida pelo DNIT em 09 de setembro de 2024, que recomendou que sejam solicitadas informações a respeito da faixa de domínio da BR-163/PA à atual concessionária, verifica-se que a informação prestada pelo DNIT em 12 de setembro de 2024 e o processo de licenciamento ambiental iniciado em 2000 apontam para a mesma descrição referente à faixa de domínio da BR-163/PA, qual seja, de faixa de 80 metros, composta por 40 metros de cada lado da rodovia.

¹⁵ Processo nº 02001.005900/2000-77 no IBAMA

¹⁶ “A Ficha de Caracterização de Atividade – FCA é o formulário eletrônico padrão definido pelo Ibama para a solicitação de licenciamento ambiental de atividades potencialmente causadoras de impactos ou utilizadoras de recursos naturais. As informações solicitadas na FCA permitem a caracterização inicial do projeto conceitual do empreendimento e da respectiva área proposta para o desenvolvimento da atividade a ser licenciada ambientalmente. Essas informações são fundamentais para subsidiar o LAF, em especial as duas primeiras etapas deste processo, que são: Análise de Competência e Definição de Escopo dos Estudos Ambientais”. Guia Prático FCA - Orientações sobre o acesso ao Serviço LAF e os procedimentos para Solicitação de Licenciamento. Disponível em: https://www.ibama.gov.br/phocadownload/licenciamento/GUIA_FCA_v20140523.pdf

2.2 A alteração de limites do Parque Nacional do Jamanxim na Lei 13.452, de 19 de junho de 2017

Em 13 de fevereiro de 2006, foi editado o Decreto de criação do Parque Nacional do Jamanxim. Os limites do PARNA foram estabelecidos no Art. 2, sendo também descritas duas áreas excluídas dos limites do PARNA:

§ 1º Fica excluída dos limites do Parque Nacional do Jamanxim, descritos no caput deste artigo, a seguinte área ao longo da BR-163 [...] perfazendo uma área aproximada de 7.106 ha (sete mil, cento e seis hectares)

§ 2º Fica excluída dos limites do Parque Nacional do Jamanxim, descritos no caput deste artigo, o leito e a faixa de domínio da BR-163.

Verifica-se que o referido Decreto não descreveu a área da faixa de domínio da BR-163, por meio da discriminação das coordenadas geográficas que conformam a área, tão somente apontando para a exclusão do leito e da faixa de domínio da rodovia dos limites da unidade de conservação recém criada.

A Medida Provisória nº 758, de 19 de dezembro de 2016, posteriormente convertida na Lei nº 13.452, de 19 de junho de 2017 - objeto da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 6553 em tramitação no Supremo Tribunal Federal -, dispôs em seu Art. 2 a descrição da área referente ao parágrafo 2º do art. 2 do Decreto de 13 de fevereiro de 2006, indicando tratar-se de área de aproximadamente 862 hectares¹⁷:

Art. 2º A área excluída do Parque Nacional do Jamanxim de que trata o § 2º do art. 2º do Decreto de 13 de fevereiro de 2006 compreende os polígonos discriminados pelos seguintes memoriais descritivos, com área aproximada de 862 ha (oitocentos e sessenta e dois hectares) [...]

No entanto, o parágrafo primeiro do Art. 2 da Lei nº 13.452, de 19 de junho de 2017 foi explícito em detalhar que área descrita tratou não apenas da faixa de domínio da BR-163, já

¹⁷ Ressalta-se que a área desafetada, de aproximadamente 862 ha, corresponde a uma faixa não uniforme, que apresenta variações entre 120 metros a 300 metros de largura.

excluída dos limites do PARNA por ocasião do decreto de criação deste, como também do leito e faixa de domínio de outro empreendimento, qual seja, a ferrovia EF-170, conhecida popularmente como ferrogrão:

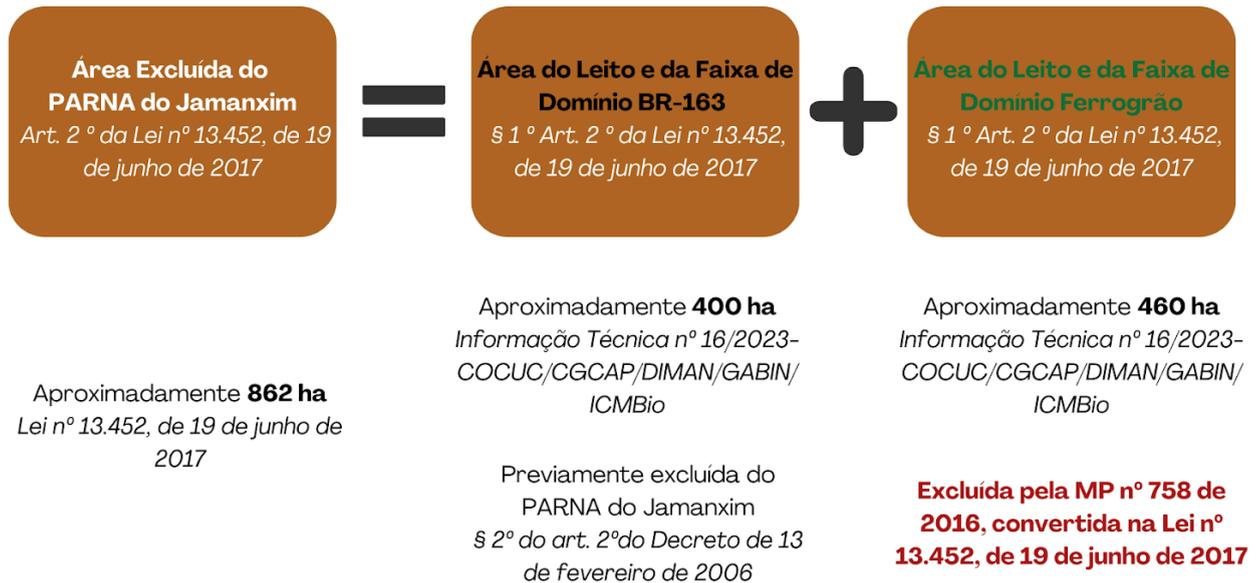
Art. 2º [...]

§ 1º A área de que trata o caput deste artigo é destinada aos leitos e às faixas de domínio da EF-170 e da BR-163.

Tal informação coincide com a manifestação prestada pelo Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (“ICMBio”), de 27 de abril de 2023, realizada com vistas a subsidiar a defesa em juízo perante à ADI 6553. Na Informação Técnica nº 16/2023-COCUC/CGCAP/DIMAN/GABIN/ICMBio (ANEXO), o ICMBio é explícito em reconhecer que a área de aproximadamente 860 ha, excluída do PARNA do Jamanxim por ocasião da Lei nº 13.452, de 19 de junho de 2017, reflete a “demarcação conjunta” de uma área aproximada de 400 ha referente à faixa de domínio da BR-163 e de uma área aproximada de 460 ha referente ao leito e faixa de domínio do projeto Ferrogrão:

3. Para a efetivação do referido empreendimento seria necessário desafetar uma porção do Parque Nacional do Jamanxim, já que este tipo de empreendimento é incompatível com a legislação que instituiu a referida unidade de conservação. Para tal foi necessária **a delimitação de uma única faixa, com área aproximada de oitocentos e sessenta hectares (860 ha), comportando a área aproximada de quatrocentos hectares (400 ha) da faixa de domínio da BR-163, já excluída por ocasião da criação de unidade, e a área aproximada de quatrocentos e sessenta hectares (460 ha) do leito e da faixa de domínio da EF-170, possibilitando a sua demarcação conjunta**

Nota-se, portanto, a partir da manifestação do ICMBio, que a desafetação da área de 862 ha do Parna do Jamanxim, pela conversão da MP nº 758 na Lei nº 13.452, de 19 de junho de 2017, não se referiu apenas à faixa de domínio da BR-163, mas refletiu a “demarcação conjunta” de uma única faixa que comporta tanto o leito e a faixa de domínio da BR-163 quanto o leito e a faixa de domínio EF-170, como esquematizado a seguir:



Por essa razão, ainda que uma parte - cerca de 400 hectares, de acordo com a informação do ICMBio - da área total de 862 hectares já estivesse previamente excluída dos limites da unidade de conservação, por se tratar da área equivalente ao leito e a faixa de domínio da BR-163, a outra parte - cerca de 460 hectares, de acordo com o ICMBio - não, tendo sido efetivamente excluída por meio da MP nº 758 de 2016, convertida na Lei nº 13.452/2017.

2.3 Informações sobre a faixa de domínio e o traçado da Ferrogrão

Em decorrência da ADI 6.553, que questiona a constitucionalidade da exclusão dos 862 hectares do Parque Nacional do Jamanxim por meio da MP nº 758 de 2016, convertida na Lei nº 13.452/2017¹⁸, o traçado da Ferrogrão, para cujo leito e faixa de domínio foi desafetada parte da área da unidade de conservação, tornou-se peça central da referida ação, tendo sido questionada a possibilidade de se utilizar de alternativas ao traçado inicial para contornar a problemática em torno da desafetação do PARNÁ para a viabilidade da ferrovia.

¹⁸ A tese constitucional que embasa a ADI 6.553 é de que medidas provisórias não podem veicular norma que altere espaços territoriais especialmente protegidos, sob pena de ofensa ao art. 225, inc. III, da Constituição da República, conforme o precedente na ADI 4.717 (Rel. Min. Cármen Lúcia), julgada por unanimidade em 05 de abril de 2018.

O próprio IBAMA¹⁹, em decorrência da suspensão cautelar da eficácia da Lei nº 13.452/17 e, portanto, da impossibilidade de se analisar o traçado inicialmente proposto no processo de licenciamento ambiental, teve de consultar a Procuradoria Federal Especializada acerca da continuidade do processo de licenciamento ambiental. A PFE-IBAMA-SEDE, por meio da COTA n. 00025/2022/DALIC/PFE-IBAMA-SEDE/PGF/AGU (ANEXO), indicou a necessidade de seguir com o processo de licenciamento ambiental sem, contudo, considerar a alteração dos limites da unidade de conservação promovida pela Lei nº 13.452/17.

Já por meio da COTA n. 00091/2023/DALIC/PFE-IBAMA-SEDE/PGF/AGU, a PFE-IBAMA-SEDE reconheceu a impossibilidade de continuidade ao processo de licenciamento ambiental haja vista a inexistência de alternativas de traçado possíveis sem a alteração nos limites do PARNA do Jamaxim:

2. Como responsável pelo projeto Ferrogrão (EF-170) informou não ser possível dar continuidade ao processo de licenciamento, levando-se em conta o traçado do empreendimento sem a alteração dos limites do Parque Nacional do Jamaxim, é razoável concluir que o protocolo do EIA/RIMA com essa adequação resta prejudicado.

Apesar da controvérsia acerca da continuidade às análises do licenciamento ambiental, haja vista o posicionamento presente no Parecer de Força Executória nº 00069/2024/SGCT/AGU, que entendeu não haver óbices à continuidade da análise do licenciamento ambiental em razão do atual andamento da ADI nº 6.553, ao contrário do entendimento expresso na COTA n. 00091/2023/DALIC/PFE-IBAMA-SEDE/PGF/AGU, a PFE-IBAMA-SEDE, fato é que não foi apresentada alternativa ao traçado da Ferrogrão que desviasse dos limites do PARNA do Jamaxim estabelecidos no Decreto de 13 de fevereiro de 2006, em razão da suspensão da eficácia da Lei nº 13.452/17 que altera os limites do PARNA do Jamaxim.

Conforme consta na Ficha de Caracterização da Atividade (“FCA”) da Ferrogrão no processo IBAMA nº 02001.001755/2015-31, o traçado da ferrovia EF-170 em licenciamento ambiental inicia-se em Lucas do Rio Verde/MT e finaliza em Itaituba/PA, não prevendo

¹⁹ Processo IBAMA nº 02001.001755/2015-31

quaisquer estações intermediárias, ao contrário do projeto ferroviário constante do plano de outorga para concessão enviado ao Tribunal de Contas da União em 2021²⁰.

Conforme consta no Tomo I - Informações Gerais e Caracterização do Volume I do Estudo de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) da Ferrogrão²¹ apresentado em dezembro de 2020 ao IBAMA , processo nº 02001.001755/2015-31, a faixa de domínio da Ferrogrão “*varia conforme os tipos de trechos ao longo do corredor ferroviário*”, entre 40 metros a 80 metros:

Para os trechos da ferrovia com linha simples a largura projetada para a faixa de domínio será de 40 metros conforme pode ser visto na Figura 8 [...]

Para os pátios de cruzamento da ferrovia a largura projetada para a faixa de domínio será de 60 metros conforme pode ser visto na Figura 9 [...]

Para os pátios de intercâmbio da ferrovia a largura projetada para a faixa de domínio será de 80 metros conforme pode ser visto na Figura 10 [...]

Tomo I - Informações Gerais e Caracterização do Volume I do Estudo de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) da Ferrogrão, p. 40

A mesma informação é fornecida na versão atualizada de 24 de julho de 2024 do Caderno Socioambiental do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - “EVTEA” - da Ferrogrão²²:

No tocante à faixa de domínio (Mapa 6-1), esta apresenta 40 m de largura em trechos de linha simples, 60 m de largura em desvios de cruzamento e 80 m de largura em pátios de intercâmbio. Nos casos nos quais os taludes de corte e aterro excederem o limite estabelecido

²⁰ As informações contraditórias sobre o projeto ferroviário apresentadas ao licenciamento ambiental e ao plano de concessão foram alvo de críticas pela Rede Xingu+ em manifestações no processo do Tribunal de Contas da União TC nº 025.756/2020-6

²¹ SEI-IBAMA 8895788

²² Os documentos “Caderno Socioambiental”, “Análise Custo-Benefício”, “Balanço de Emissões” dos Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - “EVTEA” - da Ferrogrão, atualizados em março e julho de 2024, foram publicizados no processo 50000.026674/2024-98 em 11 de setembro de 2024.

acima, adota-se uma largura adicional de 10 (dez) metros a partir do pé ou crista do talude

EVTEA FERROGRÃO – Atualização 2024 CADERNO
SOCIAMBIENTAL – EF 170 – TRECHO: Sinop/MT – Itaituba/PA
Revisão 2 – 24/07/2024, p. 37

No que concerne à faixa de domínio da Ferrogrão, portanto, verifica-se que as informações constantes no EIA/RIMA, apresentado ao IBAMA, e no EVTEA, atualizado em julho de 2024, são coincidentes e indicam a previsão de uma faixa de, no máximo, 80 metros de largura, sendo 40 metros para cada lado.

Dessa forma, é possível distinguir as dimensões das faixas correspondentes à área desafetada do Parna do Jamanxim, à faixa de domínio da BR-163 e a faixa de domínio EF-170, como esquematizado a seguir. Destaca-se que a faixa correspondente à área de aproximadamente 862 ha desafetada do PARNA do Jamanxim corresponde a uma faixa não uniformemente distribuída, cuja largura varia entre 120 a 330 metros, aproximadamente.²³



²³ Análise de geoprocessamento realizada a partir dos memoriais descritivos das áreas “A” e “B”, apresentados no inciso I e II do Art. 2º da Lei nº 13.452, de 19 de junho de 2017

Já com relação ao traçado da Ferrogrão, destaca-se que a atualização do Caderno Socioambiental do EVTEA da Ferrogrão de 2024, disponibilizado na data de 11 de setembro de 2024²⁴, afirma ter sido selecionada um traçado “*inteiramente inserido na área desafetada conforme poligonal definida na Lei 13.452/2017, onde hoje se encontra a faixa de domínio da rodovia BR-163, estando, portanto, fora da área do parque*”.

Ao mesmo tempo, o mesmo Caderno Socioambiental do EVTEA da Ferrogrão de 2024 afirma em outras passagens que a aproximação do traçado da ferrovia da faixa de domínio da BR-163 foi realizado “sempre que possível”, contradizendo a máxima de que o traçado novo encontra-se totalmente localizado nos limites da faixa de domínio da BR-163:

Levando em consideração os resultados das análises dos cinco fatores (socioeconômico, mercadológico, logístico, ambiental e físico), **concluiu-se pela definição de corredor próximo ao eixo da BR-163, com exceção da parte final.**

[...]

Usando as premissas apresentadas acima foi determinado o melhor traçado, considerando a integração dos itens estimativa de custo, aspectos ambientais, operacional/características técnicas, benefícios sociais e captação da demanda. Em relação à temática ambiental, cabe destacar que:

• **Sempre que possível o traçado da EF-170 Sinop-Miritituba foi aproximado da faixa de domínio da rodovia BR-163**, e/ou priorizando áreas antropizadas consolidadas, na tentativa de diminuir ao máximo os impactos ao meio ambiente.

EVTEA FERROGRÃO – Atualização 2024 CADERNO
SOCIOAMBIENTAL – EF 170 – TRECHO: Sinop/MT – Itaituba/PA
Revisão 2 – 24/07/2024, p. 30, 31

Apesar da indisponibilidade, até o momento de finalização do presente documento, do arquivo *shapefile* do novo traçado da Ferrogrão²⁵, as alegações apresentadas no Caderno

²⁴ Os documentos “Caderno Socioambiental”, “Análise Custo-Benefício”, “Balanço de Emissões” dos Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - “EVTEA” - da Ferrogrão, atualizados em março e julho de 2024, foram publicizados no processo 50000.026674/2024-98 em 11 de setembro de 2024.

²⁵ NUP 50001.080941/2024-62, incluído no Anexo

Socioambiental do EVTEA da Ferrogrão de 2024 que sustentam a tese de não interferência do novo traçado da Ferrogrão com o Parque Nacional do Jamanxim, defendida na manifestação da Advocacia Geral da União, podem ser analisadas à luz das informações disponíveis e antecipadas nas seções anteriores, como realizado na seção seguinte.

2.4 Análise da tese de não interferência do novo traçado da Ferrogrão com o Parque Nacional do Jamanxim

De acordo com a manifestação da Advocacia Geral da União, o principal aspecto a ser apontado ao STF com a atualização do Caderno Socioambiental da Ferrogrão se refere a “*uma proposta que mantém a ferrovia nos limites da faixa de domínio da BR-163*”, que resulta, por sua vez, na “*não interferência do traçado com o Parque do Jamanxim*”:

*“a nova análise locacional realizada na atualização dos estudos levou a uma revisitação das possibilidades de traçado e, ao final, a **uma proposta que mantém a ferrovia nos limites da faixa de domínio da BR-163**”. Assim, “de acordo com as diretrizes definidas na atualização dos estudos, ao longo dos 49 km em que a Ferrogrão margeia área contígua ao Parque Nacional do Jamanxim **seu traçado encontra-se inteiramente inserido na faixa de domínio da rodovia BR-163**”. Faixa de domínio - registre-se - que já não integrava o Parque Nacional do Jamanxim desde o Decreto de 13 de fevereiro de 2006.*

Ao se analisar o item 5. Alternativas Locacionais do Caderno Socioambiental do EVTEA da Ferrogrão em 2024, verifica-se que a afirmação de não interferência do novo traçado com o Parque Nacional do Jamanxim não é demonstrada tecnicamente por uma análise de geoprocessamento, senão por uma premissa baseada em duas alegações formais.

Primeiramente, afirma-se que o novo traçado selecionado encontra-se inteiramente localizado no interior da “*poligonal definida na Lei 13.452/2017*”, reportando-se à área de aproximadamente 862 hectares excluída dos limites do PARNA do Jamanxim pela MP nº 758/2016. Em seguida, afirma-se que essa área de aproximadamente 862 hectares trata dos “*limites da faixa de domínio da BR-163*”, de forma a afirmar uma interpretação de que a Lei 13.452/2017 apenas “regularizou” a faixa de domínio da BR-163, já previamente excluída dos limites do PARNA do Jamanxim. Por dedução, afirma-se a tese de que o novo traçado da Ferrogrão não interfere no PARNA do Jamanxim:

Cabe destacar que a faixa de domínio da BR-163, cuja construção data da década de 1970, já havia sido excluída dos limites do parque quando da sua criação, em 2006, como consta no parágrafo 2º do Decreto Federal de 13/02/2006. Assim, em 2016, uma Medida Provisória (nº 758, de 19/12/2016) foi encaminhada ao Congresso para estabelecer as coordenadas e geolocalização da faixa de domínio da BR-163, prevendo-se a menor área necessária para comportar a implantação de outras infraestruturas potencialmente necessárias na região, como linhas de transmissão de energia, dutovias, ferrovia, além de eventuais alargamentos e intervenções na própria rodovia. **Os limites da faixa de domínio da BR-163, determinados a partir de análise técnica minuciosa e especial atenção às sensibilidades da área do parque, foram por fim regularizados através da aprovação da Lei 13.452/2017. O projeto da Ferrogrão encontra-se dentro da faixa regularizada pela lei.**

EVTEA FERROGRÃO – Atualização 2024 CADERNO
SOCIAMBIENTAL – EF 170 – TRECHO: Sinop/MT – Itaituba/PA
Revisão 2 – 24/07/2024, p. 34

A primeira afirmação do EVTEA atualizado, qual seja, de que o novo traçado selecionado encontra-se inteiramente localizado no interior da “*poligonal definida na Lei 13.452/2017*”, não representa qualquer novidade, uma vez que, conforme tratado anteriormente na seção 2.2, o parágrafo 1º do Art. 2º da referida lei afirmou “*a área de que trata o caput deste artigo é destinada aos leitos e às faixas de domínio da EF-170 e da BR-163*”. Nesse sentido, a manutenção do traçado da Ferrogrão no interior da área de 862 hectares excluída do PARNA do Jamanxim apenas reitera o objetivo da própria MP nº 758, convertida na Lei 13.452/2017, qual fosse, a delimitação de uma faixa unificada para comportar o leito e a faixa de domínio tanto da BR-163 quanto da Ferrogrão.

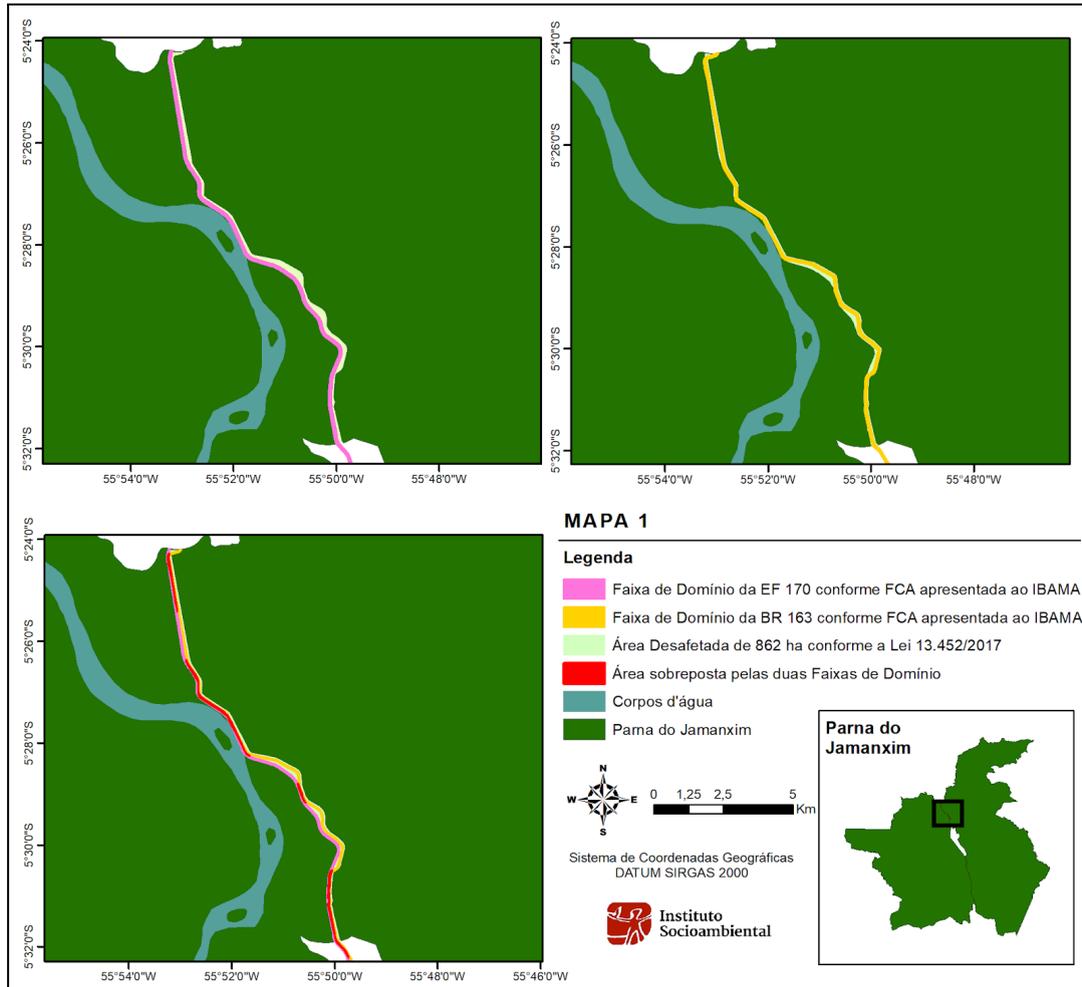
Já a segunda afirmação, qual seja, de que a área de aproximadamente 862 hectares trata dos “*limites da faixa de domínio da BR-163*”, e que a Lei 13.452/2017 apenas “regularizou” a faixa de domínio da BR-163, já previamente excluída dos limites do PARNA do Jamanxim, consiste em uma interpretação diversa ao expresso no parágrafo 1º do Art. 2º da Lei 13.452/2017: “*a área de que trata o caput deste artigo é destinada aos leitos e às faixas de domínio da EF-170 e da BR-163*”.

Dessa forma, verifica-se que o EVTEA atualizado constrói uma alegação inédita de que a faixa de domínio da BR-163 consiste na área de 862 hectares descrita pela Lei 13.452/2017. Dita alegação vai de encontro à definição de faixa de domínio da BR-163 conforme apontado na seção 2.1, prevista nas informações prestadas pelo DNIT e considerada no âmbito do licenciamento ambiental.

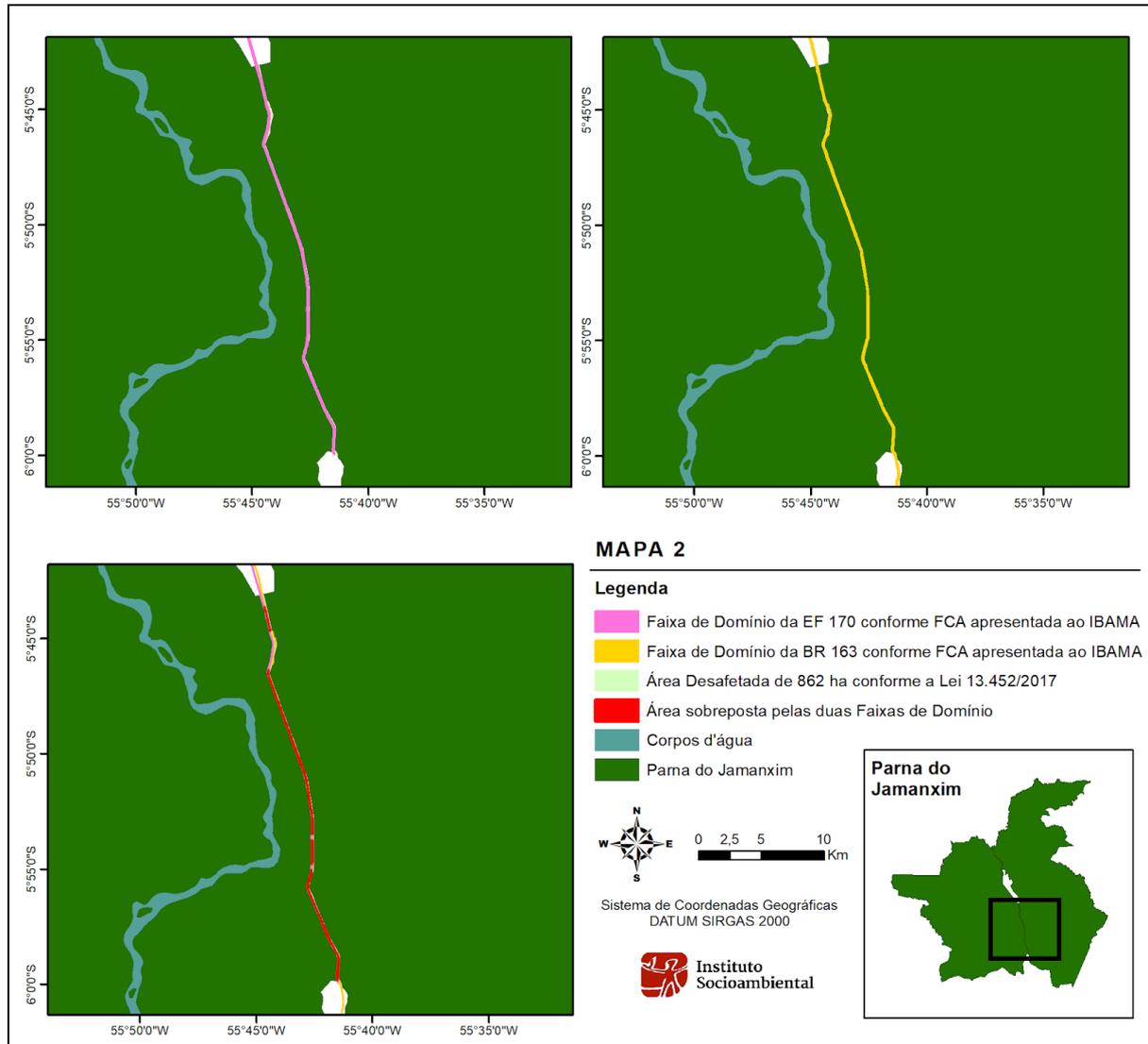
A diferença entre a faixa de domínio da BR-163, consistente de uma única faixa de 80 metros distribuída ao redor do leito, conforme apresentado na seção 2.1, a faixa de domínio da Ferrogrão, considerando o traçado constante no processo de licenciamento ambiental no IBAMA e consistente em uma única faixa variando entre 40 a 80 metros, conforme item 2.3, e a área de 862 hectares do PARNA do Jamanxim descrita pela Lei 13.452/2017, bem como a sobreposição existente entre essas é visualizada nos mapas 1 a 4²⁶ a seguir.

²⁶ A elaboração dos mapas foi realizada pelo Instituto Socioambiental (ISA) em setembro de 2024. O traçado da BR-163 foi mapeado a partir das imagens de satélite Sentinel 2. A faixa de domínio da BR-163 foi gerada como área de 40 metros para cada lado ao redor do traçado da rodovia. O traçado da Ferrogrão foi obtido por meio de arquivo shapefile disponível no processo de licenciamento ambiental. A faixa de domínio da Ferrogrão foi gerada como área de 40 metros para cada lado ao redor do traçado da ferrovia. A base de dados das Unidades de Conservação utilizada é do Ministério de Meio Ambiente. A base de dados de corpos d'água é do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

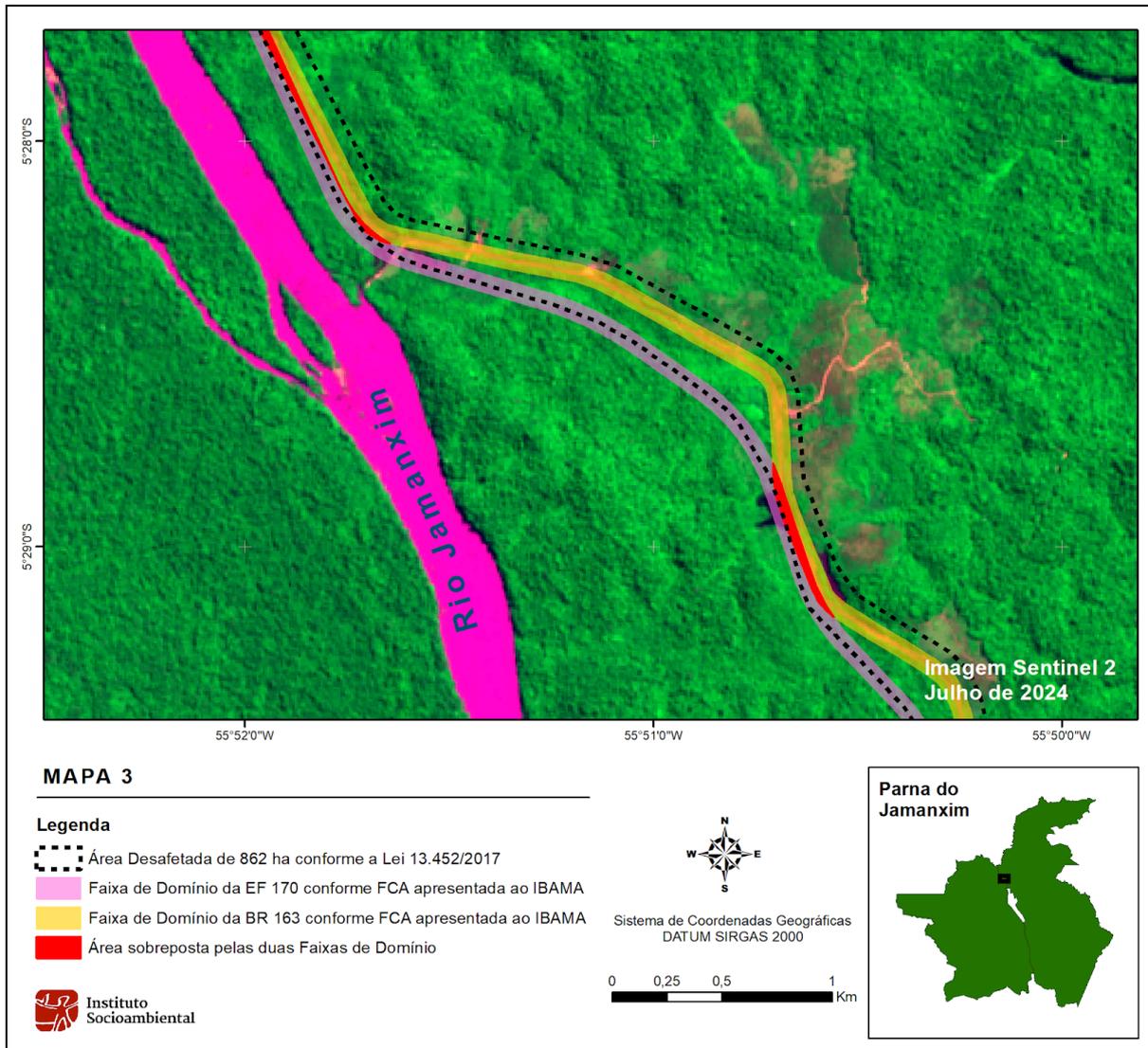
Mapa 1 - Localização da “Área A”, Inciso I do Art. 2º da Lei 13.452/2017



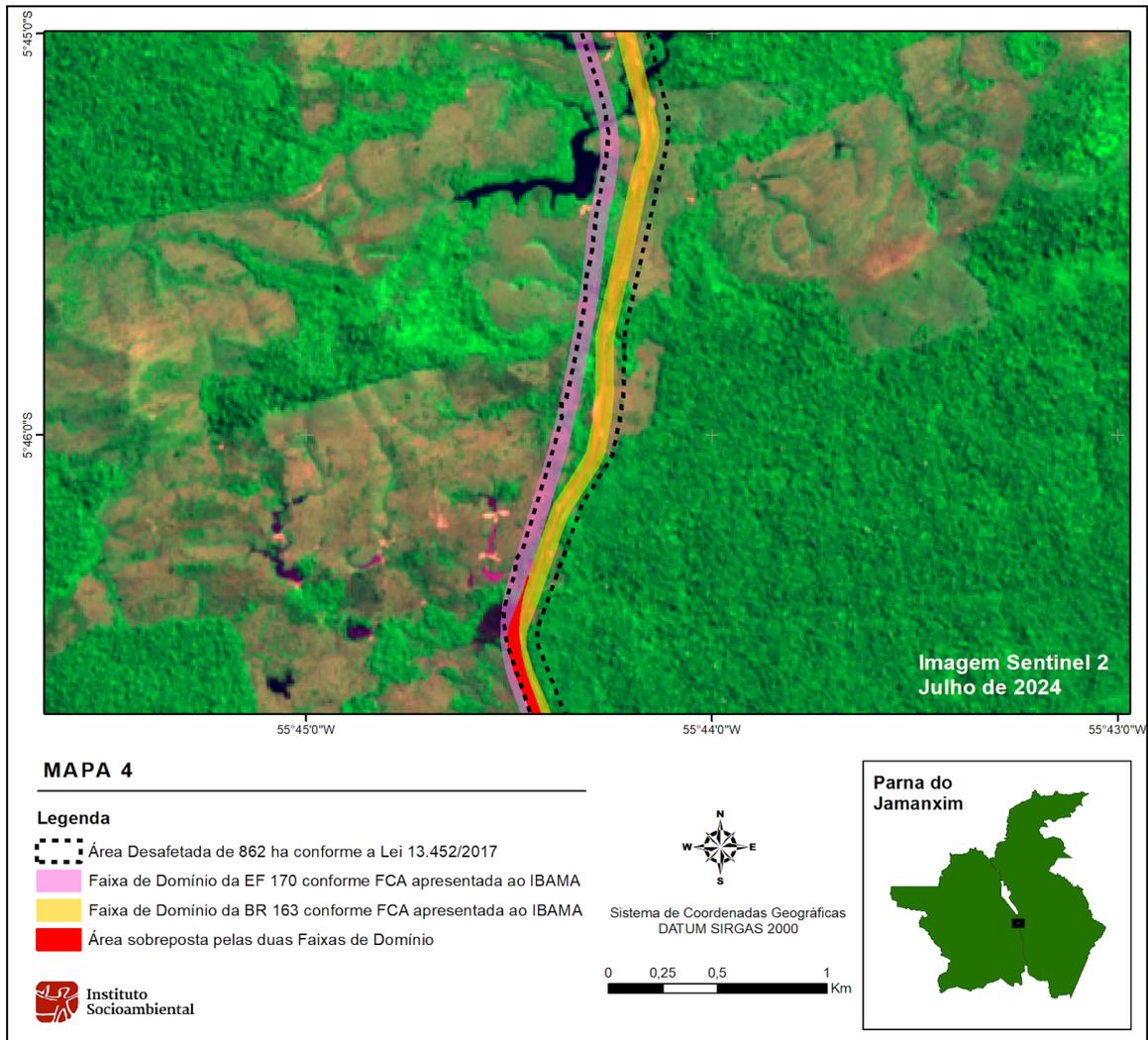
Mapa 2 - Localização da “Área B”, Inciso II do Art. 2º da Lei 13.452/2017



Mapa 3 - Aproximação de “Área B”, Inciso II do Art. 2º da Lei 13.452/2017



Mapa 4 - Aproximação de “Área A”, Inciso I do Art. 2º da Lei 13.452/2017



A análise dos mapas 1 a 4 atesta que há áreas de sobreposição entre as faixas de domínio da BR-163 e da Ferrogrão e áreas de não sobreposição entre as faixas de domínio da BR-163 e da Ferrogrão. Foi calculada uma área de aproximadamente 276 hectares de sobreposição exclusiva entre a faixa de domínio da Ferrogrão e o PARNA do Jamanxim, desconsiderando-se a área de 862 hectares desafetada e externa à área referente à faixa de domínio da BR-163, ou seja, 276 hectares de área de interferência exclusiva da Ferrogrão no PARNA do Jamanxim, de acordo com o traçado presente no licenciamento ambiental no IBAMA.

Ademais, a análise indicou a existência de uma área de aproximadamente 168 hectares referente à faixa de domínio da Ferrogrão que se encontra fora da área de 862 hectares excluída do PARNA do Jamanxim pela Lei 13.452/2017. Ou seja, seria necessária uma área adicional de 168 hectares a ser desafetada do PARNA do Jamanxim para a acomodação da faixa de domínio da Ferrogrão, de acordo com o traçado presente no licenciamento ambiental no IBAMA.

Como mencionado anteriormente, não foi disponibilizado o arquivo *shapefile* do novo traçado da Ferrogrão, como apresentado no Caderno Socioambiental do EVTEA atualizado em 2024. No entanto, as análises empreendidas a partir do mapeamento com base nas informações disponíveis no processo de licenciamento ambiental no IBAMA demonstram a necessidade de que sejam realizadas análises técnicas de geoprocessamento a partir do novo traçado da Ferrogrão.

Apenas as análises técnicas de geoprocessamento a partir do novo traçado da Ferrogrão podem verificar se: i) a totalidade do leito e da faixa de domínio do novo traçado da Ferrogrão encontra-se integralmente sobreposta, ou não, à faixa de domínio da BR-163; ii) a totalidade do leito e da faixa de domínio do novo traçado da Ferrogrão encontra-se integralmente localizada, ou não, no interior da área de 862 hectares desafetada pela Lei 13.452/2017.

Entende-se que a tese de não interferência da Ferrogrão no PARNA do Jamanxim, a partir do novo traçado, só pode prosperar caso as análises técnicas de geoprocessamento a partir do novo traçado da Ferrogrão atestem positivamente para os itens i) e ii) mencionados anteriormente.

Outrossim, cumpre salientar novamente que o próprio Caderno Socioambiental do EVTEA da Ferrogrão de 2024 afirma em algumas passagens que a aproximação do traçado da ferrovia da faixa de domínio da BR-163 foi realizado “sempre que possível”, contradizendo a máxima de que o traçado novo encontra-se totalmente localizado nos limites da faixa de domínio da BR-163:

Levando em consideração os resultados das análises dos cinco fatores (socioeconômico, mercadológico, logístico, ambiental e físico), **concluiu-se pela definição de corredor próximo ao eixo da BR-163, com exceção da parte final.**

[...]

Usando as premissas apresentadas acima foi determinado o melhor traçado, considerando a integração dos itens estimativa de custo, aspectos ambientais, operacional/características técnicas, benefícios sociais e captação da demanda. Em relação à temática ambiental, cabe destacar que:

• **Sempre que possível o traçado da EF-170 Sinop-Miritituba foi aproximado da faixa de domínio da rodovia BR-163**, e/ou priorizando áreas antropizadas consolidadas, na tentativa de diminuir ao máximo os impactos ao meio ambiente.

EVTEA FERROGRÃO – Atualização 2024 CADERNO
SOCIAMBIENTAL – EF 170 – TRECHO: Sinop/MT – Itaituba/PA
Revisão 2 – 24/07/2024, p. 30, 31

Nesse sentido, pela análise do conteúdo apresentado no Caderno Socioambiental do EVTEA da Ferrogrão em 2024, verifica-se que a afirmação de não interferência do novo traçado com o Parque Nacional do Jamanxim não é sustentada tecnicamente por uma análise de geoprocessamento, e, por essa razão, não é possível comprovar a tese de não interferência do novo traçado da Ferrogrão com o Parque Nacional do Jamanxim, como sustentado pela manifestação da Advocacia Geral da União.

3. Conclusão

A análise apresentada observou informações públicas disponíveis a respeito do traçado da Ferrogrão, considerando os estudos anteriores e recentemente protocolados no

STF, assim como informações disponíveis a respeito da faixa de domínio da BR-163 e da Ferrogrão.

Avaliamos que a tese de que o novo traçado da Ferrogrão encontra-se inteiramente localizado no interior da faixa de domínio da BR-163 e, portanto, não interfere nos limites do PARNA do Jamaxim, não é comprovada no EVTEA atualizado da Ferrogrão, em 2024.

Avaliamos que não há sustentação técnica baseada em análise de geoprocessamento para a referida tese, e que as alegações para a tese, apresentadas no Caderno Socioambiental atualizado e ecoadas pela Advocacia Geral da União, baseiam-se em uma premissa equivocada de que a área de aproximadamente 862 hectares excluída pela Lei 13.452/2017, correspondente a uma faixa de largura entre 120 a 300 metros, trata exclusivamente dos “limites da faixa de domínio da BR-163”, e que a referida norma “regularizou” a faixa de domínio da BR-163, já previamente excluída dos limites do PARNA do Jamaxim.

Destacamos ainda que, por força de decisão exarada pelo ministro relator da ADI 6.553, Alexandre de Moraes, em juízo cautelar no dia 15 de março de 2021, a Lei 13.452/2017 teve sua vigência suspensa. Dessa forma, seria juridicamente impossível que a área delimitada no texto normativo seja considerada como referencial para a delimitação da faixa de domínio, seja da EF-170, seja da BR-163.

Admitimos que a única forma de comprovação da tese de não interferência do novo traçado da Ferrogrão no Parque Nacional do Jamaxim se dá pela análise técnica de geoprocessamento pelos órgãos competentes, como o ICMBio e o IBAMA, com fins de verificar se o novo traçado da Ferrogrão permite a sobreposição integral entre a faixa de domínio da Ferrogrão e a faixa de domínio da BR-163, esta estabelecida conforme as informações disponibilizadas pelo DNIT e constantes no processo de licenciamento ambiental no IBAMA.

Finalmente, cumpre ressaltar que a viabilidade da proposição de incluir a Ferrogrão na mesma faixa de domínio da BR-163 terá que ser avaliada pelo IBAMA no âmbito do processo de licenciamento ambiental, pois ainda que se demonstre como uma opção locacional possível teoricamente, poderá vir a se demonstrar inexecutável operacionalmente.

Documento assinado digitalmente
gov.br ANDRE JUNQUEIRA AYRES VILLAS BOAS
Data: 20/09/2024 16:14:06-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

André Villas Boas

Secretário Executivo

Rede Xingu+

Documento assinado digitalmente
gov.br MARIEL MITSURU NAKANE ARAMAKI
Data: 20/09/2024 15:50:16-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Mariel Nakane

Analista Socioambiental

Instituto Socioambiental (ISA)

Documento assinado digitalmente
gov.br THAISE DA SILVA RODRIGUES
Data: 20/09/2024 16:32:21-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Thaise Rodrigues

Analista de Geoprocessamento

Instituto Socioambiental (ISA)

Documento assinado digitalmente
gov.br JOHNATAN RAZEN FERREIRA GUIMARAES
Data: 20/09/2024 15:53:13-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Johnatan Razen

Advogado

Instituto Socioambiental (ISA)

4. Lista de Anexos

- i) eDoc. 314, Pet. STF 109579/2024;
- ii) Despacho nº 415/2024/SUST/SE;
- iii) Nota Técnica nº 35/2024/DOP-SNTF/SNTF;
- iv) NUP 50001.073724/2024-16;
- v) NUP 50001.071221/2024-14;
- vi) “Descrição de Atividades”, processo nº 02001.005900/2000-77;
- vii) Informação Técnica nº 16/2023-COCUC/CGCAP/DIMAN/GABIN/ICMBio;
- viii) COTA n. 00025/2022/DALIC/PFE-IBAMA-SEDE/PGF/AGU;
- ix) COTA n. 00091/2023/DALIC/PFE-IBAMA-SEDE/PGF/AGU;
- x) Parecer de Força Executória nº 00069/2024/SGCT/AGU;
- xi) NUP 50001.080941/2024-62;



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
SECRETARIA-GERAL DE CONTENCIOSO

Excelentíssimo Senhor Ministro ALEXANDRE DE MORAES, Relator da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 6553

O ADOGADO-GERAL DA UNIÃO, em atenção ao despacho de 19 de agosto de 2024 (documento eletrônico nº 304), vem, respeitosamente, manifestar-se quanto à petição nº 100.679/2024 (documento eletrônico nº 290).

1. DA AÇÃO DIRETA

1. Trata-se de ação direta de inconstitucionalidade - ADI, com pedido de medida cautelar, proposta pelo Partido Socialismo e Liberdade - PSOL contra a Lei nº 13.452, de 19 de junho de 2017 (conversão da Medida Provisória nº 758, de 19 de dezembro de 2016), que alterou os limites do Parque Nacional do Jamanxim. Em apertada síntese, alega o autor que: a) a Constituição não permite a supressão, por medida provisória, de área em espaços territorialmente protegidos; b) os povos indígenas afetados deveriam ter sido ouvidos.

2. O Ministro ALEXANDRE DE MORAES, Relator, inicialmente adotou o rito do art. 12 da Lei nº 9.868, de 10 de novembro de 1999. Ocorre que, após a prestação das informações dos requeridos e a apresentação da defesa do Advogado-Geral da União, foi deferida medida cautelar, *ad referendum* do Plenário do Supremo Tribunal Federal, "*para suspender a eficácia da Lei 13.452/2017, resultante da conversão da Medida Provisória 758/2016, bem assim dos processos relacionados à Ferrogrão, em especial os em trâmite na Agência Nacional dos Transporte Terrestres – ANTT (50500.036505/2016-15 ou outro qualquer), no Ministério da Infraestrutura (50000.025009/2020-53 ou qualquer outro) e no Tribunal de Contas da União (025.756/2020-6)*" (documento eletrônico nº 50).

3. Em 15 de março de 2021, o Procurador-Geral da República apresentou parecer pelo não referendo da medida cautelar e, no mérito, pela improcedência do pedido (documento eletrônico nº 51).

4. Em 31 de maio de 2023, o Ministro ALEXANDRE DE MORAES, em atendimento a pleito formulado pelo Advogado-Geral da União (documento eletrônico nº 242), embora mantendo a suspensão da eficácia da Lei nº 13.452/2017, autorizou "*a retomada da análise dos estudos e processos administrativos relacionados à Ferrogrão, (...) condicionando-se qualquer execução à autorização judicial [do Supremo Tribunal Federal] (...), para nova análise de todas as condicionantes legais, em especial as sócio-ambientais*". Além disso, deferiu o pedido de remessa do caso "*ao Centro de Soluções Alternativas de Litígios CESAL/STF, para que, no prazo de 60 (sessenta) dias [apresentasse] sugestões para solução da controvérsia*" (documento eletrônico nº 250).

5. Pelo despacho de 11 de setembro de 2023, o processo foi suspenso por seis meses, "*a fim de que se concluam os estudos e as atualizações sugeridos na Petição 11706*" (documento eletrônico nº 269). Com o mesmo objetivo, suspendeu-se o processo por mais noventa dias, a contar de 14 de maio de 2024 (documento eletrônico nº 289).

6. Em 16 de agosto de 2024, o Partido Socialismo e Liberdade, o Instituto Kabu, a Articulação dos Povos Indígenas do Brasil e o Instituto Socioambiental Florianativa peticionaram nos autos (documento eletrônico nº 290).

7. Arguiram que não se chegou a uma composição neste processo, *"por absoluta inação das demais partes envolvidas nesta Ação Direta de Inconstitucionalidade, especialmente o Ministério dos Transportes e as estruturas do governo brasileiro"* (fl. 1 da petição nº 100.679/2024). Disseram que, não obstante o esforço do requerente e dos representantes da sociedade civil, houve, por parte dos responsáveis pelo projeto da Ferrogrão, uma *"postura absolutamente silente"* (fl. 2 da petição nº 100.679/2024). Daí porque o autor e os representantes da sociedade civil decidiram não mais participar do grupo de trabalho instituído no âmbito do Ministério dos Transportes.

8. Alegaram que não houve nenhum debate sobre o traçado da ferrovia sugerido nos primeiros estudos e sobre os pontos socioambientais. Pelo que *"há dúvidas razoáveis e fortes obscuridades acerca da possibilidade de avanço ou conclusão de atualização dos estudos, sem que haja a necessidade de esses serem refeitos desde o início para que se incluam e se resolvam alguns temas essenciais, em permanente diálogo com a sociedade e os demais órgãos de controle do Estado"* (fl. 3 da petição nº 100.679/2024).

9. Aduziram que, *"para espanto das organizações atuantes no caso, (...) a ANTT, agência responsável pelo processo de desestatização e envio ao E. Tribunal de Contas da União, (...), [teria informado] que já havia decisão referente ao levar a ferrovia ao leilão, em 13 de junho de 2024 (...) e que (...) a decisão já [estaria] consumada"* (fl. 3 da petição nº 100.679/2024). Isso configuraria, inclusive, execução do projeto da Ferrogrão, em desobediência à decisão cautelar do Ministro ALEXANDRE DE MORAES.

10. Argumentaram que *"todas as avaliações, estudos e documentos apresentados e avaliados no GT do Ministério dos Transportes levam em conta o traçado oriundo da modificação do Parque Jamanxin, possibilitado pela MP 758, não tendo sido apresentado nenhum traçado alternativo que considere a decisão liminar nesta ação"* (fl. 6 da petição nº 100.679/2024). Ademais, estudos e avaliações eventualmente existentes não teriam sido objeto de diálogo ou conciliação.

11. Ao final, formularam os seguintes pedidos:

(1) O prosseguimento da presente Ação Direta de Inconstitucionalidade, com a manutenção da medida cautelar, para fim de evitar mais danos socioambientais no

corredor de sociobiodiversidade do interflúvio Xingu-Tapajós em que se decidiu propor o projeto da Ferrogrão;

(2) A suspensão de qualquer outro procedimento de licenciamento ambiental da EF- 170 até que ocorra a finalização de todos os processos administrativos relacionados à elaboração do EVTEA e da proposta de concessão em tramitação no Ministério de Transportes e seus órgãos vinculados (ANTT e INFRA S.A), por violar a medida cautelar anterior, incluindo-se a realização de Leilão da Ferrogrão;

(3) Por considerar o caráter estruturante dado à presente ADI e a necessidade de aprofundamento das circunstâncias de fato e da coleta de informações, o retorno dos autos aos espaços de diálogos sob a tutela do STF, com as seguintes possibilidades:

a) Realização de reunião das partes e dos amici curiae, sob a coordenação de Vosso Gabinete, para se encontrar uma solução dialogada sobre os temas socioambientais e demais temas em que seja possível definir o que deve e pode ser debatido nesta esfera, pois sobre o tema da inconstitucionalidade a competência é exclusiva do C. STF; e/ou,

b) Retorno dos autos à C. Centro de Soluções Alternativas de Litígios para que ali se dê a necessária retomada dos diálogos determinados anteriormente; ou,

c) Nos termos do art. 9º, §1º, da Lei nº 9.868/1999 e dos arts. 13, XVII, e 154, III, parágrafo único, do Regimento Interno desse E. Supremo Tribunal Federal, sugere-se a realização de audiência pública, tal como já foi realizado por essa Corte em outras ações complexas sobre a temática socioambiental, como, por exemplo, nos autos da ADI nº 4.901 e ADC nº 42 (Código Florestal); ADPF nº 708 (Fundo Clima) e ADO nº 59 (Fundo Amazônia);

d) Em qualquer uma destas hipóteses, que não são exclusivas nem excludentes, que além das partes e dos amici curiae, ora signatários, sejam participantes os setores do governo que detenham poder decisório no campo da política e dos órgãos de controle, para que o diálogo sejam, além de participativo, eficiente.

(4) E que, ao fim e ao cabo, em caso de outra determinação, a reiteração do pedido de ingresso desta ação, que julgue-se procedente o mérito e seja pronunciada a nulidade da Medida Provisória 758/2016, convertida na Lei 13.452/2017, confirmando-se a determinação da suspensão dos processos em trâmite na ANTT (50500.036505/2016-15 ou outro qualquer), no MInfra (50000.025009/2020-53 ou qualquer outro) e no TCU (025.756/2020-6);

12. Adveio, então, o despacho de 19 de agosto de 2024, em que o Ministro ALEXANDRE DE MORAES determinou a intimação desta Advocacia-Geral da União e da Agência Nacional de Transportes Terrestres para se manifestarem a respeito da recente petição do autor.

13. Devidamente intimada, vem esta Advocacia-Geral da União apresentar sua manifestação.

2. DA MANIFESTAÇÃO

14. Em primeiro lugar, cumpre refutar as alegações de que os órgãos da União responsáveis pelo projeto da Ferrogrão ficaram inertes e silentes durante o período de suspensão desta ação direta de inconstitucionalidade.

15. Como reconheceu o próprio autor, após o Ministro ALEXANDRE DE MORAES autorizar a continuidade dos processos administrativos relacionados à Ferrogrão, instituiu-se, no âmbito do Ministério dos Transportes, um Grupo de Trabalho (Portaria nº 994, de 17 de outubro de 2023, do Secretário-Executivo do Ministério dos Transportes) com *"foco nos aspectos de viabilidade socioambiental e econômica, nos instrumentos de gestão de riscos socioambientais e nas premissas de participação e controle social do projeto da EF-170"* (Portaria nº 994/2023, art. 1º, § 1º).

16. Para melhor explicar a composição do Grupo de Trabalho realizado no âmbito do Ministério dos Transportes, importante tecer considerações sobre a sua criação. No dia 27 de julho de 2023 foi realizada a última audiência de conciliação no STF para discutir os encaminhamentos a serem adotados no âmbito da ADI 6553.

17. Na oportunidade, entendeu-se por bem trazer para o debate um representante do Ministério dos Povos Indígenas, a fim de aumentar o grau de interlocução com a pasta, inclusive para eventuais desdobramentos futuros no projeto da Ferrogrão (EF-170).

18. Não custa rememorar que a audiência de conciliação não se prestava a esgotar o tema Ferrogrão (EF-170), nem a cancelar a viabilidade completa do empreendimento, mas apenas a **estabelecer um consenso mínimo sobre pontos básicos da ADI em discussão**.

19. Desse último encontro, criaram-se os seguintes encaminhamentos para os órgãos da administração pública federal:

a) **Para o ICMBio**, apresentou-se um cronograma preliminar de 3 (três) meses para avaliar a eventual ampliação da UC denominada Parque Jamanxim, com a

realização de diagnóstico atualizado e estudos sobre a área inicialmente pensada para a ampliação dessa unidade de conservação e que fora suprimida durante a tramitação da MP nº 758/2016;

b) **Para o Ministério dos Transportes**, apresentou-se um cronograma preliminar de 6 (seis) meses para a atualização dos estudos de viabilidade econômica e socioambiental da Ferrogrão. Tudo isso com o compromisso de levar em conta no projeto técnico os valores histórico-culturais dos povos originários apresentados nas audiências de conciliação, sendo promovido incremento no nível de oitiva dos indígenas. A materialização dessa atualização de estudos e promoção de diálogo interinstitucional foi prevista mediante a instauração de Grupo de Trabalho, criado no âmbito do Ministério dos Transportes, com convites para que os interessados no tema participem de seus debates.

20. O intuito do GT criado no âmbito do Ministério dos Transportes foi o de promover o diálogo com as comunidades e povos indígenas, além da sociedade civil, construindo ambiente transparente e participativo, colhendo **subsídios e contribuições** a servir também para fins de atualização dos estudos da EF-170, atenuando eventuais efeitos de assimetria de informações a respeito do projeto.

21. Desde já, importante registrar que questões específicas atinentes a aspectos e questões ambientais, próprias da fase do licenciamento ambiental, não estavam no escopo do GT no âmbito do Ministério dos Transportes, e serão devida e adequadamente debatidas e endereçadas nos estritos limites e condições da legislação ambiental.

22. Conforme atesta o Ministério dos Transportes (Nota Informativa nº 25/2024/SUST/SE, de 20 de agosto de 2024), houve, até o momento, cinco reuniões do Grupo, uma delas realizada na cidade de Santarém/PA.

23. A propósito, ao contrário do que afirmou o requerente, houve, sim, nessas reuniões, **a efetiva participação da sociedade civil**. A já citada Nota Informativa nº 25/2024/SUST/SE explana, com detalhes, quem participou e o que se discutiu em cada uma das reuniões do Grupo de Trabalho. É de se realçar aqui o seminário ocorrido nos dias 7 e 8 de maio de 2024, na

cidade de Santarém/PA, exatamente para potencializar a participação da sociedade civil.

Confira-se:

7. DA CRIAÇÃO DO GRUPO DE TRABALHO FERROGRÃO:

7.1. O referido GT foi instituído pela Portaria nº 994/2023 (SEI nº 8409437), sendo que essa SUST manteve o compromisso de convidar as entidades públicas envolvidas e relacionadas no processo de licenciamento ambiental com o objetivo de transparência e enriquecimento da discussão. A esse respeito deve ser destacado que os trabalhos do GT tiveram início em 17 de outubro de 2023 e, nos termos da Portaria, seriam concluídos em 14 de abril de 2024 sendo norteados pelos seguintes objetivos específicos:

Art. 1º Fica instituído Grupo de Trabalho com a finalidade de acompanhar os processos e os estudos relacionados ao projeto da EF-170, no âmbito do Ministério dos Transportes e de seus órgãos, agências e empresas.

§ 1º O Grupo de Trabalho terá foco nos aspectos de viabilidade socioambiental e econômica, nos instrumentos de gestão de riscos socioambientais e nas premissas de participação e controle social do projeto da EF-170.

§ 2º O Grupo de Trabalho identificará as partes interessadas no projeto e proporá os termos das condicionantes socioambientais para os estudos de viabilidade do projeto da EF-170.

§ 3º O Grupo de Trabalho discutirá as circunstâncias em que será promovida pelo responsável, em conformidade com a legislação de regência, a consulta aos povos indígenas e comunidades tradicionais.

§ 4º A elaboração e pactuação de um plano de consulta não será objeto deste Grupo de Trabalho, devendo ser realizado posteriormente ou paralelamente junto aos povos indígenas e comunidades tradicionais afetados.

§ 5º O Grupo de Trabalho desempenhará suas atividades de forma a primar por boas práticas de governança, integridade e transparência.

§ 6º Ao Grupo de Trabalho caberá ainda receber os documentos, sugestões e ideias relacionados ao projeto da EF-170 porventura apresentados.

7.2. A atuação do GT ocorre no âmbito do Ministério dos Transportes e de suas entidades vinculadas. Participam assim como convidados, com direito a voz e voto, os seguintes entes da sociedade civil, a Rede Xingu+; o Instituto Kabu; e os representantes dos Autores da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 6553, conforme caput do art. 1º e art. 3º:

Art. 1º Fica instituído Grupo de Trabalho com a finalidade de acompanhar os processos e os estudos relacionados ao projeto da EF-170, no âmbito do Ministério dos Transportes e de seus órgãos, agência e empresas. [...]

Art. 3º Participarão como convidados, com direito a voz e voto, os seguintes entes da sociedade civil: I - Rede Xingu+; II - Instituto Kabu; III - Representantes dos Autores da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 6553.

7.3. Visando a atender aos objetivos acima, a Subsecretaria de Sustentabilidade - SUST, da Secretaria Executiva do Ministério dos Transportes, responsável pela coordenação do GT, desenvolveu o Plano de Trabalho do GT, com as seguintes atividades:

- a) recebimento de documentos, sugestões e ideias relacionados ao projeto da EF-170 porventura apresentados;
- b) estabelecimento de diálogo com Povos Indígenas, setor de Meio Ambiente, bem como com ICMBio, ANTT e autor da ADI 6553;
- c) produção de documento técnico a respeito dos avanços verificados no GT, realizando um balanço do esforço conjunto e propondo sugestões para as etapas ulteriores do projeto; e
- d) organização do Seminário Técnico sobre Viabilidade Socioambiental e Avaliação Socioeconômica do projeto da EF-170 - Ferrogrão também foi inserido no Plano de trabalho visando discutir tecnicamente os aspectos socioambientais do projeto do empreendimento proposto, ouvir e atender os anseios da população residente nas proximidades do Projeto, assim como dos povos indígenas, comunidades tradicionais, sindicatos, associações e movimentos sociais, comunidades científica, associações comerciais, entidades de classe, órgãos do governo, entre outros. O seminário foi realizado nos dias 7 e 8 de maio de 2024, em Santarém e foram abordados os temas: Histórico e Impactos Socioambientais do Corredor Logístico Norte; O que é o projeto da Ferrogrão; Aspectos Socioambientais e Impactos Sinérgicos e Cumulativos; o Estado da Arte do Projeto; Direito a Consulta Livre, Prévia, Informada; bem como A Governança Territorial e Demarcação.

7.4. Nesses termos, ressalta-se que o objetivo do GT é acompanhar os processos e estudos relacionados ao projeto da EF-170, em especial receber as contribuições para a revisão dos estudos socioambientais do EVTEA - Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, por parte das mais diversas instituições, tanto acadêmicas quanto da sociedade civil e órgãos governamentais e da sociedade civil.

(...)

8. DAS REUNIÕES ARTICULADAS E SEUS PARTICIPANTES ATIVOS:

8.1. Como comprovação, evidência, do que diz o ofício COTA nº 00850/2024/CONJURMT/CGU/AGU (SEI nº 8728533), apresentam-se as ações desenvolvidas pelo Grupo de Trabalho Ferrogrão, descrevemos abaixo todo o histórico detalhado, contendo as evidências das datas, das convocações, planejamento, atas e outras informações e dados pertinentes, que evidenciam a seriedade e comprometimento do Ministério dos Transportes das atividades desenvolvidas pelo GT, onde configura o pleno interesse, esforço e incansável articulação técnica com objetivo de escuta ativa e plena:

11. Relatam que "diante deste quadro, de inação dos setores do governo para apresentar e dialogar sobre os estudos da Ferrogrão (EF-170), houve a decisão dos membros da sociedade civil e do autor desta ADI de não mais participar deste Grupo de Trabalho (em 29 de julho de 2024), por não ter nenhuma possibilidade de diálogo, de conclusão dos estudos e da participação da sociedade civil na construção destes, por absoluta falta de material e de tempo para se chegar em agosto de 2024 com algo com algum grau de maturidade institucional e qualidade socioambiental". [...]

15. Ostentam em suma, que "o governo federal, especialmente o Ministério dos Transportes, não conseguiu assegurar um processo de diálogo e de participação efetiva", daí porque haveria descumprimento da decisão do Ministro Relator,

8.2. À princípio, destacamos que as reuniões do GT Ferrogrão tiveram um amplo planejamento e participação dos seus membros, afins que os seu objetivos fossem alcançados, considerando a duração, planejamento e ampla participação dos convidados. Além de promover debates amplos, com a sociedade civil, os órgãos de governo, as organizações dos povos indígenas, e as organizações não-governamentais, o Ministério dos Transportes abriu um canal exclusivo para encaminhamento de sugestões ao grupo de trabalho por meio do e-mail por meio do e-mail gt.ferrograo@transportes.gov.br.

8.3. Abaixo a descrição das reuniões realizadas:

I - Reunião inaugural: Realizada nos dias 26 de outubro de 2023 (reunião inaugural - online), horário de início 16:30h e término às 17:30h, a convocação SEI nº 8735427;

II - 1º Reunião: Realizada 20 de novembro de 2023, horário de início 9h e término às 16h;

III - 2ª Reunião: Realizada de dezembro de 2023, horário de início 9h e término às 16h;

IV - 3ª Reunião: Realizadas 07 de fevereiro de 2024, horário de início 9h e término às 16h;

V - Seminário Técnico Ambiental: Realizado em 07 e 08 de maio de 2024 com a participação de lideranças locais em Santarém/Pará, representantes de instituições de ensino superior, Organizações Não Governamentais, Entidades Governamentais e representantes dos Povos Indígenas e Comunidades Quilombolas, para ampliar a participação da sociedade a respeito dos temas discutidos no GT.

8.4. Reunião Inaugural

8.4.1. A reunião inaugural do GT ocorreu no dia 26 de outubro de 2023 e foi realizada pela plataforma TEAMS. Estiveram presentes membros da SUST/MT, Consultoria Jurídica - CONJUR/MT, Secretaria Nacional de Transportes Ferroviários - SNTF/MT, INFRA S.A, Instituto Kabu e Organização indígena competente da Rede Xingu +. Os representantes do GT solicitaram que as dinâmicas fossem presenciais, com a apresentação de reuniões temáticas e debates com a participação de convidados e especialistas de cada tema. Foi apresentado o estado da arte do projeto no qual todos os presentes esclareceram as expectativas sobre o GT. Desta forma, foi conversado sobre como os representantes do GT gostariam que fossem as próximas reuniões, assim como temas a serem debatidos, os convidados/especialistas e a organização cronológica para elaboração conjunta do Plano de Trabalho. No arquivo (SEI nº 8735427) consta a lista de participantes.

8.5. 1ª Reunião

8.5.1. A reunião realizada no dia 20 de novembro de 2023 - 1ª reunião foi presencial, tendo como tópicos: Contextualização sobre o surgimento do projeto da ferrogrão (Procedimento de Manifestação de Interesse – PMI), discussão sobre os desdobramentos socioambientais do empreendimento, atualização do EVTEA e apresentação e discussão do cronograma inicial do GT e do Plano de Trabalho proposto. A memória da reunião, incluindo pauta consta em SEI nº 8735450.

8.5.2. Estiveram presentes SUST/MT, SNTF/MT, CONJUR/MT, Subsecretaria de Parcerias - SPAR/MT, INFRA S.A, Agência Nacional de Transportes Terrestres -

ANTT, Estação da Luz Participações LTDA - EDLP, Instituto Kabu e Organização indígena competente da Rede Xingu +. A lista de presença da reunião encontra-se no SEI nº 8735450.

8.5.3. A reunião iniciou-se com a apresentação dos aspectos técnicos do Estudo de Viabilidade. O sr. Guilherme Quintella, Presidente/CEO da Estação da Luz Participações S/A - EDLP, apresentou o EVTEA explicando como surgiu o projeto Ferrogrão, a apresentação dos Estudos do Procedimento de Manifestação de Interesse - PMI, os desdobramentos socioambientais, a atualização do EVTEA, os enfoques social e ambiental e o cronograma inicial. Também foi informado que a atualização do EVTEA, sob uma perspectiva setorial, prevê a promoção e implementação da descarbonização, havendo uma reavaliação das premissas da modelagem econômico-financeira combinada com estratégias socioambientais.

8.5.4. Foi apresentado o cronograma de atualização dos estudos para março de 2024, o qual será elaborado com recursos privados. Após essas considerações, Guilherme agradeceu o convite e propôs encaminhar a apresentação a todos participantes. Após a referida apresentação houve debate de cerca de 30 minutos sobre o conteúdo apresentado.

8.5.5. A empresa INFRA S.A fez uma apresentação do componente ambiental - EIA/RIMA. Nessa oportunidade, a INFRA S.A, informou que realizou uma análise preliminar dos possíveis para inclusão no aprimoramento dos estudos ambientais e das melhorias das condicionantes baseada no primeiro documento encaminhado pela rede xingu+ na qual apresenta uma análise detalhada (SEI nº 8745062) com propostas de condicionantes socioambientais. Após a fala da INFRA S.A havia reservado 30 minutos para debate e discussões dos convidados.

8.5.6. Os membros do GT solicitaram abertura de diálogo com o órgão que elaborou o Caderno de Avaliação socioeconômico, que foi compartilhado no e-mail institucional do Grupo pela Rede Xingu+ e expressou sua preocupação por conta do desmatamento que ocorrem próximas as aldeias, além da preocupação com a invasão de Terras Indígenas.

8.5.7. Nesse encontro foi destacada a importância da participação e da construção conjunta dos estudos e também a inclusão de todos os atores necessários para a governança socioambiental da Ferrogrão.

8.5.8. A SUST apresentou aos convidados o Plano de Trabalho do GT mostrando o cronograma e próximas etapas. Para esse momento da reunião estava reservado tempo para debate e deliberação das decisões. Como encaminhamento para a reunião seguinte, foi solicitado que fosse aprofundada a discussão do Caderno de Estudo Socioeconômico com a participação da EDPL. Também foi combinado que o MT divulgaria o canal de promoção de transparência do GT com o objetivo de ampliar a discussão e recebimento de contribuições. A lista de participantes consta no SEI nº 8735411. 8.6.

2ª Reunião

8.6.1. No encontro realizado em 21 de dezembro de 2023 os convidados e representantes do GT puderam participar de forma híbrida, pois o encontro foi presencial e pela plataforma TEAMS. Consistiu na reunião temática sobre Estudo socioambiental. Vários especialistas foram chamados para o evento que teve duração de 9 às 16h.

8.6.2. Torne-se necessário ressaltar a presença de mais de 23 instituições, cerca de 67 pessoas tornando o evento multidisciplinar e com total franqueza de diálogo

com a sociedade.

8.6.3. Essa reunião teve como temática Gestão de Riscos Socioambientais, tendo as seguintes palestras: Apresentação sobre os impactos socioambientais da Ferrogrão (Professor Luís Henrique Sanches da Escola Politécnica/USP), Apresentação sobre os riscos climáticos da Ferrogrão (Consultor Daniel Thá, sócio-diretor da Kralingen) e Apresentação - Aspectos socioambientais da Ferrogrão (Flávio Acatauassú - Diretor-Presidente da AMPORT). Após cada explanação estava reservado tempo de 20 minutos para debate dos convidados.

8.6.4. Dentre os assuntos comentados falou-se da necessidade de atualização dos estudos do caderno socioambiental, a importância da Ferrogrão como indutora de requalificação territorial, aspectos de destinação e regularização das terras públicas e a consolidação e gestão de áreas protegidas. Também houveram esclarecimentos sobre Perspectiva sobre complementação do TR do componente indígena e andamento do Processo de Compensação da Unidade de Conservação Jamaxim.

8.6.5. Como encaminhamentos ficou definido marcar uma reunião entre SUST, SNTF, INFRA SA, ANTT para avaliar a inserção das contribuições escritas e sugestões oriundas da reunião temática do estudo socioambiental, enviar para todos os participantes os documentos encaminhados para essa reunião temática; e agendamento da Próxima reunião do GT 30/01/24 (Reunião sobre o tema Estudo Socioeconômico). A memória da reunião encontra-se em SEI nº 8735457.

8.6.6. Essa reunião foi realizada presencialmente e via Teams, obtendo desta forma, maior alcance de entes públicos e também da sociedade civil. Estiveram presentes Dentre os participantes estavam a SUST/MT, SNTF/MT, CONJUR/MT, Subsecretaria de Parcerias - SPAR/MT, INFRA S.A, Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, Ministério Público de Roraima - MPRR, Kralingen Consultoria, Escola Politécnica de universidade de São Paulo - Poli/USP, IPHAN, Instituto Kabu e Organização indígena competente da Rede Xingu +. A lista de participantes está no SEI nº 8735432.

8.7. 3ª Reunião

8.7.1. A Reunião do dia 07 de fevereiro de 2023 foi iniciada às 09h30 e finalizou às 16 h – tiveram como tópicos: contextualização sobre o objetivo que foi ampliação dos canais de escuta e análises existentes, além de ouvir e fortalecer o debate, considerando ainda os resultados a serem apresentados ao Supremo Tribunal Federal na Ação Direta de Inconstitucionalidade – ADI.

8.7.2. A reunião se iniciou com um momento de fala dos movimentos sociais convidados. Uma demanda bastante solicitada foi que a próxima reunião não ocorresse em Brasília e sim dentro dos territórios/municípios que serão afetados, tendo em vista as dificuldades de deslocamento de alguns dos participantes da sociedade civil. Outros participantes sugeriram também que o seminário fosse realizado na cidade de Novo Progresso ou Itaituba em duas etapas. Reiterou a necessidade de que os encontros sejam feitos na região para que se possa conhecer e discutir o projeto, considerando as dificuldades dos povos. O Subsecretário de Sustentabilidade, Sr. Cloves Benevides, acatou a sugestão de que o seminário técnico seria realizado localmente, na região, e sendo um espaço de troca, que fossem apresentados documentos referencias considerado o direito da sociedade civil de divergir.

8.7.3. Logo após foi apresentada as contribuições aos estudos socioambientais e riscos socioambientais pela empresa INFRA S.A, seguido de debate de 30

minutos entre os presentes. Também foi realizada a explanação sobre a metodologia utilizada na “Avaliação Socioeconômica da Ferrogrão” e o “Guia Geral de Análise Socioeconômica de Custo-Benefício de Projetos de Investimento em Infraestrutura” (Rodolfo Benevuto, Diretor Associado de Programas do Global Infrastructure Hub), seguida de debate de 15 minutos, apresentação sobre a Avaliação Socioeconômica para o projeto (Claudio Roberto Frischmack, Presidente da Inter.B - Consultoria Internacional de Negócios, Diretor de país do International Growth Center, seguido de debate de 15 minutos e por fim, apresentação dos aspectos socioeconômicos (Sra. Elisangela Pereira Lopes - Assessora Técnica de Logística e Infraestrutura - Confederação Nacional da Agricultura - CNA), também seguido de debate (20 minutos). A memória da reunião, contendo pauta está em SEI nº 8735466.

8.7.4. Dentre os participantes estavam a SUST/MT, Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica – AMPORT , SNTF/MT, CONJUR/MT, Subsecretaria de Parcerias - SPAR/MT, INFRA S.A, Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, Ministério Público de Roraima - MPRR, Instituto Augusto Leverger, Grupo Mulheres do Trairão - PA, INERB, Associação Povos Ameaçados - APA, BR 163 Sustentável, Confederação Nacional da Agricultura - CNA, Associação Indígena Apiaká, Programas do Global Infrastructure Hub, Associação dos Transportadores de Cargas e dos Caminhoneiros da BR 163, Associação Indígena Pariri, Coalisão Internacional sobre Florestas e Finanças, IPHAN, FUNAI, Ministério dos Povos Indígenas, Instituto Kabu e Organização indígena competente da Rede Xingu +. A lista de participantes está no SEI nº 8735501.

8.7.5. Nessa oportunidade, a SUST foi convidada para participar do Tribunal Popular sobre a Ferrogrão, a ser realizado no dia 04 de março de 2024, em Santarém. Convite aceito pelo Subsecretário que enviou 3 representantes da Subsecretaria (SEI nº 8745081).

8.7.6. Tiveram como encaminhamentos, mediante deliberação conjunta, a realização do Seminário na segunda quinzena de março na cidade de Santarém/PA, planejado a partir da sugestão de programação do seminário na ser encaminhado por parte da Rede Xingu +; e o envio formal dos subsídios do GT (estudos, referências teóricas, apresentações ou oposição) para construção das adequações e qualificação do debate formalização das posições após a reunião para qualificação dos trabalhos das equipes técnicas.

8.8.7. O evento foi finalizado com a exposição dos temas sobre patrimônio arqueológico da região, com o Iphan e com a fala final do sr. Cloves Benevides, Subsecretário de Sustentabilidade. A memória da reunião encontra-se em SEI nº 8745514.

8.8.8. Em suma, percebeu-se que era uma importante oportunidade de diálogo franco e aberto para uma construção coletiva do debate sobre o empreendimento. Afinal, foram 2 dias de seminário, com intensa participação popular (das 8h às 17h45).

24. Ademais, a característica da composição inovadora do GT consistiu em partilhar com a sociedade civil os temas a serem abordados e as representações da academia e dos órgãos da administração pública federal, convidados para cada uma das reuniões

participativas. Nesse sentido, o ICMBIO, o IBAMA e a FUNAI compareceram e participaram da reunião do dia 21/12/2023, já o IPHAN compareceu também à reunião do dia 7/2/2024, na sede do Ministério dos Transportes. Ademais, houve participações da FUNAI, do MPI e do IPHAN em seminário realizado para tratar do tema, na cidade de Santarém/PA, nos dias 7 e 8 de maio de 2024, sempre em cumprimento aos planos de trabalho, aprovados consensualmente no âmbito do próprio colegiado.

25. Registre-se ainda que as **sugestões recebidas** durante as reuniões do Grupo de Trabalho ou por outros meios acerca do projeto da Ferrogrão **foram consideradas pelas autoridades públicas da União**. Vejam-se, mais uma vez, os registros da Nota Informativa nº 25/2024/SUST/SE, agora sobre o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA da Ferrogrão:

9. DO ESTUDO DE VIABILIDADE TÉCNICO, ECONOMICO E AMBIENTAL:

(...)

9.2 Cabe destacar que a primeira entrega do EVTEA foi realizada em 29 de outubro de 2015, com revisões em 22 de março de 2016 e em 26 de abril de 2017. **Sobre o processo de consolidação das contribuições recebidas desde a instituição do atual GT, a Infra S.A, o Ministério dos Transportes e ANTT têm realizado a análise pontual desses documentos, conforme cronograma detalhado a seguir:**

a) Em 04/10/23 foi realizado o início da retomada do processo de revisão do EVTEA da Ferrogrão;

b) De 20/12/2023 a 02/04/2024, ocorreram quatro Pontos de Controle - PDC com a INFRA S.A, Secretaria Nacional de Transportes Ferroviários - SNTF, do Ministério dos Transportes e ANTT, **para análise das contribuições recebidas durante a 1ª, a 2ª e 3ª reuniões contendo as contribuições dos órgãos como por exemplo ICMBio, Ibama, Funai e do próprio PSol participante das reuniões supramencionadas onde foram consideradas a voz ativa, conhecimento técnico e incorporação de estudos e sugestões, bem como daquelas encaminhadas por meio do OFÍCIO Nº 62/2024/SUST/SE (SEI nº 8130302), de 11 de março de 2023 e OFÍCIO Nº 177/2024/SUST/SE (SEI nº 8476351), de 19 de junho de 2024, conforme especificado a seguir:**

20/12/23 - PDC 1;

31/01/24 - PDC2;

28/02/24 - PDC3; e

02/04/24 - PDC4

c) a partir de 08/02/2024, foram realizadas reuniões de acompanhamento específico, por tema:

08/02/24 - Alinhamento Jurídico-Regulatório (ANTT e INFRA-SA)

15/03/24 - Kickoff Socioambiental (parte 1)

20/03/24 - Kickoff Socioambiental (parte 2)

25/04/24 - Alinhamentos prévios INFRA SA, sobre Questões sociais

25/04/24 - Alinhamentos com a INFRA SA sobre o Caderno Socioambiental

22/05/24 - Esclarecimentos e devolutivas sobre a Nota Técnica de análise da INFRA SA sobre o CAPEX, Rev2024/1

27/05/24 - Esclarecimentos e devolutivas sobre a Nota Técnica de análise da INFRA SA sobre CAPEX/OPEX/DEMANDA, Rev2024/1

18/06/24 - Esclarecimentos e devolutivas sobre a Nota Técnica de análise da INFRA SA sobre o Caderno ACB (Análise Socioeconômica de Custo-Benefício), Rev2024/1

11/07/24 - Esclarecimentos e devolutivas sobre a Nota Técnica de análise da INFRA SA sobre o Caderno Socioambiental, Rev2024/1

16/07/24 - Esclarecimentos e devolutivas sobre a Nota Técnica de análise da INFRA SA sobre o Caderno Socioambiental, Rev2024/1

9.3. Contribuições do GT nos Estudos Ambientais

9.3.1. Com o desenvolvimento das reuniões do Grupo de Trabalho, e o diálogo aberto com sociedade civil, considerando também a divulgação do canal exclusivo para encaminhamento de sugestões ao GT por meio do e-mail gt.ferrograo@transportes.gov.br, foram recebidas diversas contribuições da sociedade civil, as quais constam encaminhamos sob SEI nº 8736800, dentre as quais:

(...)

9.3.3. Desta forma todas as contribuições recebidas, bem como os pontos convergentes e divergentes das discussões do GT foram encaminhados à Infra S.A, através do Ofício N° 62/2024/SUST/SE (8130302) para atualização dos estudos, que inicialmente foram elaborados no âmbito do chamamento Público de Estudos do Ministério dos Transportes no 11/2014 e do Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) - instrumento optativo usado pela Administração Pública para apresentação de estudos em estruturação de projetos, firmado com o intuito de consolidar parceria com a iniciativa privada para elaboração de estudos.

9.4. Conclusão dos Estudos

9.4.1. Os estudos de viabilidade, foram realizados pela empresa EDLP Estação da Luz Participações, que referem-se a atualização do Caderno Socioambiental do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA. Estes contratados pela INFRASA, uma vez que a elaboração deste não está dentre os objetivos do GT, de acordo com a Portaria do Ministério dos Transportes no 994 (SEI nº 8717888), coube ao Grupo de Trabalho receber as contribuições de diversas entidades, para inclusão nos estudos contratados.

9.4.2. Ressalta-se que conforme citado no item 9.3.1, todas as contribuições e condicionantes encaminhadas pela sociedade civil, foram aceitas para

realização dos estudos.

9.4.3. Desta forma, o encaminhamento dos Estudos Técnicos, contratados pela INFRASA, ao Ministério dos Transporte, visando a sua análise foi no dia 08/08/2024, através do Ofício nº 291/2024/PRESI-INFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA (SEI nº 8678018 - Processo 50050.004287/2024-13). Onde passou por análise da Secretaria Nacional de Transportes Ferroviários, da Subsecretaria de Sustentabilidade e pela e pela Consultoria Jurídica deste Ministério, **que deverá ser repassado à sociedade civil.**

9.4.4. Conforme as datas apresentadas, justifica-se não ter submetido à sociedade civil, pois os estudos ainda estavam em andamento. Assim como o prazo de ampliação do GT para mais 180 dias, conforme PORTARIA Nº 365, DE 11 DE ABRIL DE 2024, o prazo correto será de 08 de outubro para finalização das atividades junto à sociedade civil.

9.5. Ganhos da Atualização do EVTEA

9.5.1. Com as atividades desenvolvidas pelo GT, especificamente as contribuições recebidas da sociedade civil, ocorreu a articulação entre Ministério dos Transportes realizada, pela Secretaria Nacional de Transportes Ferroviários, a Subsecretária de Sustentabilidade com a INFRASA e ANTT, para inclusão destes nos estudos ambientais.

9.5.2. Desta forma, todas as demandas do GT foram acatadas e incluídas no estudo, as mais críticas debatidas nas reuniões, que foram incluídas são:

I- Atualização dos Planos e Programas de mitigação e/ou compensação socioambiental, com ações alinhadas a outros planos e políticas de governo (ex.: PPCDAM);

II - Análise socioeconômica de custo benefício da implantação do projeto utilizando o GUIAACB do Ministério da Fazenda 2022;

III - Apresentação dos impactos e externalidades positivas e negativas dos três terminais (Sinop/MT, Matupa/MT e Miritituba/PA)da Ferrogrão.

9.5.3. Além das demandas apresentadas pelo GT, a EDLP (Empresa responsável pelo EVTEA) elaborou um estudo de balanço de emissões de GEE decorrentes da implantação e operação da Ferrogrão. Foram analisados:

I -Desmatamento para a construção da Ferrogrão;

II - Mudança da Matriz de transporte;

III - Potencial de conversão de pastagem degradadas;

IV - Diretrizes para Embarque da produção agrícola na Ferrogrão

9.5.4. Com relação aos estudos socioambientais, destacam-se os seguintes ganhos:

I - Foram sugeridos 56 programas, sendo 22 novos programas que não estavam contemplados no EIA de 2020;

II - EIA

III - Foram identificados 11 potenciais impactos que não estavam contemplados no Alinhamento aos programas (para e ppcdm)

IV - Compensações Socioambiental previstas no projeto R\$ 799M (julho/2023);

V - Opex socioambientais: aproximadamente R\$ 14M/ano (julho/2023)

VI - Sem terminais de carga e descarga em área de vegetação nativa. (Grifou-se)

26. O que se nota, portanto, é que o esforço dos órgãos da União para impulsionar o projeto da Ferrogrão, dentro de perspectivas socioambientais mais adequadas e com a efetiva participação da sociedade civil, é genuíno.

27. **O Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA foi atualizado conforme as diretrizes do Grupo de Trabalho instituído no âmbito do Ministério dos Transportes.** A Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT também ratifica essa informação. Confira-se trecho do despacho da Superintendência de Concessão da Infraestrutura da ANTT (SEI 25327891):

Quanto ao item (4) dos requerimentos listados, a ANTT cinge-se à sua competência. O processo dentro da ANTT não teve o prosseguimento normal, mas em realidade, **o estudo teve continuidade sob âmbito da Ação Judicial no STF, sob orientação do GT e cumprimento das condicionantes determinadas. Tais condicionantes foram diretivas à revisão e atualização dos estudos técnicos, promovidas pela Estação da Luz Participações S/A (EDLP), conduzidas e avaliadas pela Infra S.A.** São elementos essenciais para o processo de concessão da EF-170 ("Ferrogrão"), ferrovia *greenfield* a ser implantada nos estados do Pará (PA) e Mato Grosso (MT). **A ANTT realizou acompanhamento das alterações promovidas no bojo daquele estudo, com o objetivo de apresentá-los no âmbito do STF, com vistas à possível continuidade do processo de concessão da EF-170 ("Ferrogrão") e possibilitar uma análise mais detalhada dos estudos, tanto pelos agentes envolvidos no futuro processo licitatório, quanto pela sociedade,** o que pode ser consultado na Nota Técnica SEI nº 6080/2024/GEMEF/SUCON/DIR/ANTT (SEI 25130936), a qual segue em anexo. (Grifou-se)

28. Um dos resultados dessa atualização do EVTEA, a partir de revisitação das possibilidades de traçado, foi a de *"proposta que mantém a ferrovia nos limites da faixa de domínio da BR-163"*, ou seja, de **não interferência do traçado da ferrovia com o Parque Nacional do Jamanxim.** Como esclarece a Nota Técnica nº 35/2024/DOP-SNTF/SNTF, de 26 de agosto de 2024, da Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário do Ministério dos Transportes (em anexo),

"a nova análise locacional realizada na atualização dos estudos levou a uma revisitação das possibilidades de traçado e, ao final, a uma proposta que mantém a ferrovia nos limites da faixa de domínio da BR-163". Assim, *"de acordo com as diretrizes definidas na atualização dos estudos, ao longo dos 49*

km em que a Ferrogrão margeia área contígua ao Parque Nacional do Jamanxim seu traçado encontra-se inteiramente inserido na faixa de domínio da rodovia BR-163". Faixa de domínio - registre-se - que já não integrava o Parque Nacional do Jamanxim desde o Decreto de 13 de fevereiro de 2006.

29. Já quanto às premissas de viabilidade do projeto, aponta o Ministério dos Transportes que foram realizados os seguintes aprimoramentos (Nota Técnica nº 35/2024/DOP-SNTF/SNTF - doc. anexo):

- a) Atualização das curvas tarifárias para o ano base do estudo (2022);
- b) Atualização das projeções de produção agrícola, de exportação e de consumo de produtos relevantes à ferrovia, resultando em um acréscimo do pico, em relação à versão anterior, do pico total de carga da ferrovia de 53,4 milhões de toneladas para 66,2 milhões de toneladas, contribuindo para a viabilidade do empreendimento;
- c) Atualização das composições de custo, apresentação de quadro com distâncias médias de transporte (DMTs), apresentação de orçamento "com desoneração" e "sem desoneração" para verificar a alternativa mais vantajosa, apresentação de cálculo analítico dos custos indiretos e outras melhorias na orçamentação do projeto; e
- d) Aprimoramento da análise socioeconômica de custo benefício; levantamento dos passivos ambientais que não seriam de responsabilidade da concessionária da BR-163, maior detalhamento da memória de cálculo dos custos socioambientais e outras melhorias inerentes à componentes socioambiental do empreendimento.

30. Finalmente, quanto ao aspecto socioambiental, o Ministério dos Transportes indica que os novos estudos trazem os seguintes aperfeiçoamentos:

- a) Elaboração de caderno contendo a Análise Custo-Benefício do empreendimento;
- b) Elaboração de caderno contendo o Balanço de Emissões;
- c) Indicação da não interferência do traçado com o Parque do Jamanxim;
- d) Diagnóstico preliminar de Terras Indígenas situadas nos 16 municípios interceptados pelo traçado;
- e) Indicação preliminar de novos impactos socioambientais (foram identificados 11 novos potenciais impactos que não estavam contemplados no Estudo de Impacto Ambiental de 2020);
- f) Dimensionamento de novos programas ambientais para as fases de implantação e operação, com vistas a atender as peculiaridades da região (foram sugeridos 56 programas, sendo 22 novos programas que não estavam contemplados no Estudo de Impacto Ambiental de 2020);
- g) Precificação para atendimento da Instrução Normativa nº 112/INCRA, para assentamentos rurais interceptados;

h) Precificação para programa arqueológico específico para sítios localizados nas proximidades das TIs diretamente afetadas, em atendimento à Portaria Normativa IPHAN nº 375/18; e

i) Análise das Políticas Públicas federais, estaduais e municipais que incidem sobre a área de estudo, bem como estabelecimento de correlação com os Programas Ambientais propostos.

31. O Ministério dos Transportes ainda registra que *"o projeto prevê a destinação de R\$ 715 milhões a título de contrapartidas ambientais, o que representa cerca de 3,5% do total de investimentos previstos"*, conforme Nota Técnica nº 35/2024/DOP-SNTF/SNTF.

32. Com fundamento na Nota Técnica nº 35/2024/DOP-SNTF/SNTF, o Ministério dos Transportes também traz os seguintes esclarecimentos no âmbito socioambiental do projeto EF-170 (Ferrogrão):

a) A Ferrogrão será o maior projeto de descarbonização de Transportes do país: a partir do aprimoramento dos estudos, estimou-se que serão evitadas cerca de 3,4 milhões de toneladas de CO₂ por ano durante os 69 anos da concessão;

b) O Valor Social Presente Líquido resultante da implantação Ferrogrão é de R\$ 63,4 bilhões: esse é o valor comparativo de benefícios para a sociedade entre o cenário de construção e operação da Ferrogrão versus a não implantação do projeto e consequente intensificação do tráfego rodoviário com a duplicação da BR-163. O valor monetizado resulta da análise custo-benefício que considerou variáveis como investimentos gerados, impactos na geração de empregos e salários, custos logísticos, emissões de gases de efeito estufa (GEE), receitas de comercialização de produtos e estatísticas de acidentes rodoviários e ferroviários;

c) A Ferrogrão aumenta a eficiência logística do país: a estimativa é que um desperdício anual de R\$ 7,9 bilhões pode ser evitado a partir de sua construção e operação;

d) A Ferrogrão não passa por terras indígenas: de acordo com a Portaria Interministerial MMA/MJ/MC/MS nº 60, de 24 de março de 2015, a distância de amortecimento para ferrovias é de 10km para cada lado, a partir do eixo ferroviário. No caso da Ferrogrão, há apenas duas terras indígenas localizadas a menos de 10 km do projeto, Praia do Mangue (5,9 km) e Praia do Índio (8,5 km), ambas inseridas dentro da mancha urbana do Município de Itaituba/PA e que não são atravessadas pela ferrovia; e

e) A Ferrogrão não causará desmatamento descontrolado na Amazônia: o desmatamento gerado pela obra é mínimo, atingindo não mais que 21 km², isso no caso da hipótese extrema e improvável de que toda a vegetação remanescente na faixa de domínio tivesse que ser suprimida. Já no que se refere ao desmatamento ilegal, é de se observar que, além de o projeto não prever terminais intermediários em áreas de vegetação nativa, o transporte ferroviário é regulado em sua totalidade, ficando o concessionário responsável por verificar a legalidade e procedência da carga embarcada. A rodovia, por outro lado, conta com operações de fiscalização apenas pontuais e induz um fenômeno conhecido como

"espinha de peixe", com acessos irregulares adentrando áreas protegidas e uma ocupação desordenada ao longo de sua implantação.

33. Quanto ao alegado descumprimento da decisão cautelar, também não procedem as alegações do autor. Conforme demonstra o referido despacho da Superintendência de Concessão da Infraestrutura da ANTT, há numerosas fases a serem ainda ultrapassadas até que o projeto da Ferrogrão vá a leilão. O Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA é a primeira delas. Inexiste, portanto, uma decisão "*consumada*" quanto à data do leilão da ferrovia.

34. Nesse diapasão, **não** há de ser acatado o pedido de suspensão de "*qualquer outro procedimento de licenciamento ambiental da EF- 170 até que ocorra a finalização de todos os processos administrativos relacionados à elaboração do EVTEA e da proposta de concessão em tramitação no Ministério de Transportes e seu órgãos vinculados (ANTT e INFRA S.A)*". Como explica a Superintendência de Concessão da Infraestrutura da ANTT, o EVTEA não se confunde com o licenciamento ambiental e inexistente benefício na suspensão deste. Confira-se:

Informa-se que não se deve confundir o processo de estudos com o licenciamento ambiental, neste é elaborado o projeto executivo, naquele são apenas estudos. Então, os estudos servem de referência ao projeto a ser colocado em leilão e à precificação da proposta por eventuais licitantes, os estudos orientam decisões de política pública e decisões regulatórias para alcance do melhor interesse público. Já o projeto executivo, sob orientação do IBAMA, segue regras específicas, e vinculam a atuação da concessionária quando da execução do projeto. A ANTT não detém ingerência sobre esse processo. Assim, os estudos servem de insumo ao licenciamento ambiental, e neste momento já possuem alto grau de atualização do produto, não se entende que haveria proficuidade em limitar-se o licenciamento ambiental para que adviesse nova atualização do EVTEA, alegando-se a necessidade de outro aprofundamento.

Entende-se não haver benefícios às comunidades demandantes por meio desse requerimento, mas seguiria como novo motivo de postergação do andamento do processo e não como cumprimento de condicionantes, algumas que apenas seriam alcançadas com o desenvolvimento do licenciamento ambiental. Esse sim é o processo que trará as informações e ações que as comunidades e demais autoras requerem que sejam alcançadas.

35. Não se pode perder de vista que o projeto da Ferrogrão é complexo e está apenas em sua fase de planejamento. O processo de licenciamento ambiental está em seu estágio inicial. **Os órgãos ambientais da União ainda irão se debruçar sobre o pretendido empreendimento e explicitar as condicionantes ambientais da obra em momento oportuno.**

36. Como já dito, todas essas condicionantes serão integralmente cumpridas, pois não há verdadeiro desenvolvimento sem preservação do meio ambiente. Trata-se de um compromisso inegociável por parte da União. Como esclarece a já referida Nota Técnica nº 35/2024/DOP-SNTF/SNTF,

40. No que se refere ao especificamente ao licenciamento ambiental, conforme item 6.2.4.1 da Nota Técnica Conjunta nº 2/2024 (SEI nº 8650986), o cronograma inicialmente estimado para obtenção da licença prévia foi estendido de um para dois anos. **Tal prazo permitirá que, ao longo do processo de licenciamento possam ser realizadas as oitivas junto aos povos indígenas em atendimento à Convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT).**

37. Por fim, registre-se que a abertura à participação da sociedade civil já foi contemplada neste momento preliminar, inclusive com a adoção de uma conduta salutar e inovadora, que consistiu na antecipação da deflagração da oitiva dos povos indígenas. Esse processo já teve início no Grupo de Trabalho responsável pela atualização do EVTEA, estabelecido no âmbito do procedimento conciliatório ocorrido nesse STF.

38. Por fim, esta Advocacia-Geral da União consigna que as oitivas à sociedade civil e aos povos indígenas permearão todo o processo, também ocorrendo durante o licenciamento ambiental. Na oportunidade, haverá a realização de audiências públicas, nos termos da Resolução Conama nº 1, de 23 de janeiro de 1986, além de consultas às comunidades indígenas da área de influência do empreendimento, conforme a Portaria Interministerial nº 60, de 24 de março de 2015.

3. DA CONCLUSÃO

39. Ante o exposto, o Advogado-Geral da União, ao tempo em que esclarece algumas informações contidas na petição nº 100.679/2024, requer a juntada desta manifestação aos autos.

Brasília, 2 de setembro de 2024.

JORGE RODRIGO ARAÚJO MESSIAS

Advogado-Geral da União

ISADORA MARIA BELEM ROCHA CARTAXO DE ARRUDA

Secretária-Geral de Contencioso

PEDRO VIDAL BASTOS GUIMARÃES

Advogado da União

JULIO DE MELO RIBEIRO

Advogado da União

LIA MENELEU
FIUZA FAVALI

Assinado de forma
digital por LIA MENELEU
FIUZA FAVALI
Dados: 2024.09.02
20:14:28 -03'00'



Documento assinado eletronicamente por JORGE RODRIGO ARAÚJO MESSIAS, com certificado A1 institucional (*.agu.gov.br), de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 1599013168 e chave de acesso 7fb3baa5 no endereço eletrônico <https://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): JORGE RODRIGO ARAÚJO MESSIAS, com certificado A1 institucional (*.agu.gov.br). Data e Hora: 02-09-2024 18:32. Número de Série:

65437255745187764576406211080. Emissor: Autoridade Certificadora do SERPRO SSLv1.



Documento assinado eletronicamente por ISADORA MARIA BELEM ROCHA CARTAXO DE ARRUDA, com certificado A1 institucional (*.agu.gov.br), de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 1599013168 e chave de acesso 7fb3baa5 no endereço eletrônico <https://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): ISADORA MARIA BELEM ROCHA CARTAXO DE ARRUDA, com certificado A1 institucional (*.agu.gov.br). Data e Hora: 02-09-2024 18:37. Número de Série: 65437255745187764576406211080. Emissor: Autoridade Certificadora do SERPRO SSLv1.



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO
DEPARTAMENTO DE OBRAS E PROJETOS

NOTA TÉCNICA Nº 35/2024/DOP-SNTF/SNTF

Brasília, 26 de agosto de 2024.

PROCESSO Nº 50050.004287/2024-13

INTERESSADO: SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO - SNTF - E OUTROS

Referência: Processo nº 50000.021999/2023-01

Assunto: **Estudos para concessão da Ferrovia EF-170 (Ferrogrão)**

Senhor Secretário,

I. CONTEXTUALIZAÇÃO

1. Trata-se dos estudos para concessão da Ferrovia EF-170, conhecida como "Ferrogrão", no trecho entre Sinop/MT e Itaituba/PA.
2. O empreendimento em questão faz parte do Novo PAC, programa prioritário do Governo Federal que tem como um de seus objetivos garantir infraestrutura para competitividade e crescimento do Brasil.
3. Após sua implantação, o trecho ferroviário tende a se tornar um grande corredor de exportação de grãos pelo Arco Norte, reduzindo custos logísticos e contribuindo para o desenvolvimento sustentável do país.
4. O processo de estruturação para a construção e concessão da Ferrogrão teve seu início por meio de Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI), regido pelo Decreto nº 8.428, de 2 de abril de 2015, com a publicação do Edital de Chamamento Público em março de 2016.
5. Em seguida, no ano de 2017, os estudos desenvolvidos foram apresentados em Audiência Pública e, em 2020, submetidos à análise do Tribunal de Contas da União.
6. A análise pelo e. Tribunal foi posteriormente suspensa em virtude de liminar deferida no âmbito da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 6553 do Supremo Tribunal Federal, que questiona a constitucionalidade da Medida Provisória 758/2016, convertida na Lei nº 13.452/2017.
7. No entanto, uma vez que o objeto do referido diploma está relacionado ao empreendimento ferroviário em tela, todas as ações preparatórias relativas a ele foram paralisadas.
8. Cabe mencionar que, além deste Ministério – que conduziu o PMI – e da Estação da Luz Participações Ltda. (EDLP) – empresa selecionada no processo de PMI – diversos outros atores participaram da elaboração, discussão e posteriores ajustes nos estudos de viabilidade e demais documentos necessários à viabilização do empreendimento.
9. Nessa esteira, foram relevantes a participação da ANTT, que conduziu o processo de participação social e propôs o aprimoramento de modelagem original a partir de contribuições recebidas, e da Empresa de Planejamento e Logística – EPL (atual Infra S.A.), que também atuou na análise técnica dos produtos entregues pela EDLP.
10. Posteriormente, em 31 de maio de 2023, no âmbito da mesma ADI, a retomada da análise dos estudos e processos administrativos da Ferrogrão foi autorizada.
11. A partir dessa decisão, a EDLP manifestou interesse em dar continuidade ao processo de PMI e promover a atualização dos estudos entregues, necessária devido ao lapso de tempo em que as ações para a estruturação do empreendimento ficaram paralisadas.
12. Na nova governança estabelecida, coube à Infra a coordenação técnica para a atualização dos estudos, etapa em que foram produzidas por sua equipe técnica as Notas Técnicas Conjuntas nº 1/2024/SUFER-INFRASA/DIPLAN-INFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA (SEI nº 8515144) e nº 2/2024/SUFER-INFRASA/DIPLAN-INFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA (SEI nº 8650986).
13. As referidas Notas Técnicas Conjuntas analisaram os documentos entregues pela EDLP ao longo do processo de atualização dos estudos da Ferrogrão, concluindo que o material apresentado está em condições técnicas

suficientes para que o rito processual visando à licitação do empreendimento tenha continuidade.

14. Recebidas as notas da Infra, cabe agora a esta Secretaria, no âmbito de suas competências, exarar sua manifestação em relação ao assunto.

15. Assim, na sequência serão abordados aspectos formais, técnicos e de política pública que, na visão deste Departamento, condicionam o protocolo dos estudos atualizados no STF, no âmbito da ADI 6553, visando consolidar o entendimento da Corte pela possibilidade de continuidade das ações preparatórias para licitação da concessão para construção e exploração da Ferrogrão,

II. ANÁLISE SOB OS ASPECTOS FORMAIS

16. Por óbvio, os atos formais visando ao protocolo dos documentos junto ao STF cabem à Consultoria Jurídica junto ao Ministério dos Transportes – Conjur, que deverá considerar também as análises sob os pontos de vista técnico e de política pública, apresentadas nas seções III e IV desta Nota, além de outros elementos contidos nestes autos.

17. Nesse contexto, cabe rememorar algumas etapas ocorridas ao longo do processo de estruturação do empreendimento:

a) Os estudos técnicos em questão foram considerados vinculados à concessão e de utilidade para licitação, sendo aprovado um valor máximo nominal, a título de ressarcimento, pelo Despacho do Exmo. Ministro dos Transportes, em 3 de fevereiro de 2016.

b) O respectivo Plano de Outorga foi aprovado por meio do Despacho nº 39 do Exmo. Ministro dos Transportes, publicado no Diário Oficial da União em 10 de julho de 2020.

18. Considera-se, portanto, que os principais atos de competência deste Ministério que devem anteceder o protocolo dos estudos no TCU foram devidamente promovidos.

19. Ocorre, contudo, que o item 3.9 da já citada Nota Técnica Conjunta nº 2/2024 (SEI nº 8650986) faz menção ao valor de ressarcimento, que foi objeto de atualização e complementação na última modelagem apresentada pela EDLP.

20. Nessa linha, é importante observar que a validação do novo valor de ressarcimento, atualizado e complementado, deve ser feita à luz do Decreto nº 8.428, de 2 de abril de 2015, que regulamenta o Procedimento de Manifestação de Interesse.

21. Segundo o art. 15 do referido diploma, o valor de ressarcimento deve ser apurado por comissão designada pelo órgão ou pela entidade solicitante, neste caso o Ministério dos Transportes, ente responsável pela inauguração do Procedimento de Manifestação de Interesse no ano de 2016, como visto linhas acima.

22. Dessa forma, a Comissão de Seleção criada pela Portaria MT nº 272, de 7 de agosto de 2014, publicada no Diário Oficial da União em 8 de agosto de 2014, seria a comissão designada para subsidiar as decisões do Ministro dos Transportes em relação aos estudos da Ferrogrão.

23. Em face da nova estrutura administrativa desta Pasta, contudo, surgiu a necessidade de designação de uma nova comissão, tema que está sendo tratado nos autos do processo SEI nº 50000.021850/2023-14.

24. Assim sendo, faz-se necessário aguardar a efetiva criação da mencionada comissão para que o novo valor de ressarcimento, pleiteado pela EDLP, possa ser apreciado e, sendo o caso, validado.

25. Tal pendência, porém, não prejudica o protocolo da nova versão dos estudos no STF, sendo apenas um ato que pode ser formalizado em qualquer momento **previamente ao protocolo no TCU**.

III. ANÁLISE SOB OS ASPECTOS TÉCNICOS

26. Do ponto de vista técnico, o aspecto mais relevante a ser comentado é a indicação, na atualização dos estudos socioambientais, da não interferência do traçado com o Parque do Jamanxim.

27. Tendo em vista o pedido original, objeto da ADI 6553, a questão do traçado recebeu a máxima atenção no processo de atualização dos estudos. Tomou-se o cuidado de se proceder uma análise territorial completa, que abrangeu informações de terras indígenas, unidades de conservação, áreas de preservação permanente, áreas de conflito fundiário, uso e ocupação do solo, dentre outros aspectos.

28. A nova análise locacional realizada na atualização dos estudos levou a uma revisitação das possibilidades de traçado e, ao final, a uma proposta que mantém a ferrovia nos limites da faixa de domínio da BR-163. Os principais pontos da análise locacional efetuada na atualização dos estudos, mais especificamente no Caderno Socioambiental (8649790), são transcritos a seguir:

"As primeiras ponderações ambientais foram realizadas por meio de aplicação da Análise Multicriterial AHP (Analytic Hierarchy Process) para definição do corredor espacial de inserção e seleção da diretriz de traçado desenvolvida pelo projeto de engenharia. A metodologia AHP foi adotada para promover avaliações comparativas objetivas, orientando a seleção de uma alternativa primeiramente de corredor e, posteriormente de traçado para ser detalhada, com as melhores condições geométricas e os menores custos de implantação e de operação, gerando um projeto tecnicamente adequado, economicamente viável e ambientalmente equilibrado. Essa metodologia permite a tomada de decisão minimizando subjetividades, por meio de variáveis mapeáveis e um ranking de alternativas fundamentado em critérios agrupados por interesses afins, ponderados em função de sua importância para o projeto

como um todo, construindo por análises temáticas independentes e, posteriormente, integradas.

O Quadro 5-1 apresenta todos os critérios conjecturados em variáveis e o Quadro 5-2 sumariza como os principais aspectos ambientais de macro escala foram incorporados nessas análises e ponderações para concepção do projeto básico.

Quadro 5-1 - Cenários e variáveis estudados na análise multicriterial

Cenário	Variável
MERCADOLÓGICO (Perspectiva: análise origem e destino na demanda de infraestrutura para escoamento de produção)	Soja Milho Açúcar / Álcool Algodão Extração Mineral
LOGÍSTICO (Perspectiva: Análise De Infraestrutura De Transporte Existente Para Escoamento De Produção)	Densidade de rodovias Hidrovias atrativas
SOCIOAMBIENTAL (Perspectiva: análise da problemática ambiental recorrente)	Assentamentos Cavernas Terras Indígenas Unidades De Conservação Área Edificada

Cenário	Variável
FÍSICO (Perspectiva: análise das soluções de engenharia)	Declividade Densidade Hidrográfica Distância De Rios Geomorfologia
SOCIOECONÔMICO (Perspectiva: desenvolvimento econômico regional)	PIB agropecuário PIB industrial PIB de serviços PIB per capita População

Fonte: EDLP & Systra (2014)

Quadro 5-2 - Síntese da ponderação de aspectos ambientais na definição da diretriz de traçado

Variável		Regra de Uso
TERRAS INDÍGENAS – TI		Buffer restritivo de 10 km (amortecimento), visando coibir a ocupação na TI e dificultar a ocupação do entorno.
UNIDADES DE CONSERVAÇÃO – UC		Buffer restritivo de 10 km (amortecimento), visando coibir a ocupação de UC e dificultar a ocupação do entorno.
CAVERNA		Buffer restritivo de 1 km (amortecimento), visando dificultar a ocupação devido à elevação de custos financeiros decorrentes dos cuidados geotécnicos necessários.
ASSENTAMENTOS RURAIS		Sem adoção de zona de amortecimento, não visa coibir a interação direta, porém dificultar a ocupação pela elevação de custo de realocação.
ÁREAS EDIFICADAS		Sem adoção de zona de amortecimento, visa coibir a interação direta.
CENÁRIO FÍSICO		
HIDROGRAFIA	DENSIDADE HIDROGRÁFICA	As áreas com maior concentração de rios, como p.ex. jusantes são mais propícias a alagamentos e solos não adequados à implantação ferroviária, e, portanto, são áreas de maior custo.
	DISTÂNCIA DE RIOS	A proximidade com rios deve repelir o corredor ferroviário pelo alto custo atribuído, ao passo que o aumento das distâncias facilitará a adoção da área para estudo.
DECLIVIDADE	GEOMORFOLOGIA	Áreas acidentadas devem ser evitadas na medida em que refletem nos custos.
CENÁRIO SOCIOECONÔMICO		
POPULAÇÃO		Considera a distância da área de estudo de núcleos populacionais.

Fonte: EDLP & Systra (2014)

Considerou-se o início do traçado em Sinop/MT, prosseguindo no sentido norte próximo da BR-163, até o porto de Miritituba nas margens do rio Tapajós, no município de Itaituba/PA.

A integração conferiu peso relevante ao Cenário Ambiental (28,36%) em função das elevadas áreas de restrições ambientais existentes no corredor ferroviário. Nota-se, ainda, que também recebeu peso elevado o Cenário Físico (27,02%), o qual apresenta grande intimidade com as questões potencialmente relevantes à temática ambiental. Desta forma, é inquestionável que os assuntos afetos ao tema meio ambiente foram determinantes na hierarquização das alternativas, sendo tratados de forma direta e indireta.

Levando em consideração os resultados das análises dos cinco fatores (socioeconômico, mercadológico, logístico, ambiental e físico), concluiu-se pela definição de corredor próximo ao eixo da BR-163, com exceção da parte final.

**Quadros 5-3 - Configuração dos cenários para análise multicriterial
(geoprocessamento e metodologia AHP)**

PRIORIDADES	SOCIOECONÔMICO	MERCADO	LOGÍSTICO	SOCIOAMBIENTAL	FÍSICO
SOCIOECONÔMICO	1,00	1,00	1,00	0,40	0,50
MERCADO	1,00	1,00	0,67	0,50	0,50
LOGÍSTICO	1,00	1,50	1,00	0,67	0,67
SOCIOAMBIENTAL	2,50	2,00	1,50	1,00	1,00
FÍSICO	2,00	2,00	1,50	1,00	1,00

VECTOR DE PRIORIZAÇÃO	PESO %	RANKING
SOCIOECONÔMICO	13,83%	2
MERCADO	13,22%	1
LOGÍSTICO	17,57%	2
AMBIENTAL	28,36%	3
FÍSICO	27,02%	2

MERCADOLÓGICO		
VECTOR DA PRIORIZAÇÃO	PESO	RANKING
SOJA	28,65%	1
MILHO	28,65%	1
ARROZ	22,72%	2
EXTRAÇÃO MINERAL	19,98%	3

SOCIOECONÔMICO		
VECTOR DE PRIORIZAÇÃO	PESO	RANKING
POPULAÇÃO	11,37%	5
PIB AGROPECUÁRIO	56,83%	1
PIB INDUSTRIAL	14,22%	4
PIB SERVIÇOS	8,11%	7
PIB PER CAPITA	9,48%	6

LOGÍSTICO		
VECTOR DE PRIORIZAÇÃO	PESO	RANKING
RODOVIAS – DENS.	83,33%	1
HIDROVIA	16,67%	5

FÍSICO		
VECTOR DE PRIORIZAÇÃO	PESO	RANKING
HIDROGRAFIA – DENS.	21,48%	2
HIDROGRAFIA – DIST.	21,48%	2
DECLIVIDADE	42,89%	1
GEOMORFOLOGIA	14,15%	3

SOCIOAMBIENTAL		
VECTOR DE PRIORIZAÇÃO	PESO	RANKING
	20,58%	9
UNIDADES DE CONSERVAÇÃO – S/ JAMANXIM	20,58%	9
UNIDADES DE CONSERVAÇÃO - JAMANXIM	20,56%	9
CAVERNA	13,50%	9
ASSENTAMENTO	4,19%	7
ÁREA EDIFICADA	20,58%	-

Fonte: EDLP & Systra, 2014.

Usando as premissas apresentadas acima foi determinado o melhor traçado, considerando a integração dos itens estimativa de custo, aspectos ambientais, operacional/características técnicas, benefícios sociais e captação da demanda. Em relação à temática ambiental, cabe destacar que:

- Sempre que possível o traçado da EF-170 Sinop-Miritituba foi aproximado da faixa de domínio da rodovia BR-163, e/ou priorizando áreas antropizadas consolidadas, na tentativa de diminuir ao máximo os impactos ao meio ambiente.
- Na travessia da Serra do Cachimbo, no sudoeste do Pará, a escolha do traçado promoveu a diminuição na quantidade de obras de arte especiais e obras de contenção.
- A adoção de raios de curva horizontais inferiores a 500 metros na região da Serra do Cachimbo e ao sul do PARNA do Jamanxim, próximo à localidade de Morais Almeida, no município de Itaituba/PA, promoveu a diminuição de custos de investimentos relativos à demanda de movimentação de terras. Caso fosse mantido o raio de 500 metros nestes trechos acabariam por acarretar alternativas com aumento no número de viadutos, de obras de contenção e inclusão de túneis devido à topografia acidentada das duas regiões citadas.

"

29. A partir desse contexto, no próprio no Caderno Socioambiental (8649790) apresentado na atualização dos estudos, chama-se a atenção para o seguinte fato relacionado à faixa de domínio da BR-163, conforme transcrição a seguir:

"Cabe destacar que a faixa de domínio da BR-163, cuja construção data da década de 1970, já havia sido excluída dos limites do parque quando da sua criação, em 2006, como consta no parágrafo 2º do Decreto Federal de 13/02/2006. Assim, em 2016, uma Medida Provisória (nº 758, de 19/12/2016) foi encaminhada ao Congresso para estabelecer as coordenadas e geolocalização da faixa de domínio da BR-163, prevendo-se a menor área necessária para comportar a implantação de outras infraestruturas potencialmente necessárias na região, como linhas de transmissão de energia, dutovias, ferrovia, além de eventuais alargamentos e intervenções na própria rodovia. Os limites da faixa de domínio da BR-163, determinados a partir de análise técnica minuciosa e especial atenção às sensibilidades da área do parque, foram por fim regularizados através da aprovação da Lei 13.452/2017."

30. Conclui-se, portanto, que, de acordo com as diretrizes definidas na atualização dos estudos, ao longo dos 49 km em que a Ferrogrão margeia área contígua ao Parque Nacional do Jamanxim seu traçado encontra-se inteiramente inserido na faixa de domínio da rodovia BR-163 definida na Lei 13 452/2017.

31. Conforme mencionado, neste trecho tomou-se o cuidado de se aplicar critérios de projeto geométrico mais restritivos, como preconiza a norma PRO 00017 – Projeto Geométrico, da INFRA S.A., de modo a aproximar o traçado da ferrovia ao leito da rodovia existente.

32. A faixa de domínio da BR-163, por sua vez, já havia sido excluída dos limites do Parque Nacional do Jamanxim, conforme descrição e perímetro definidos pelo art. 2º do Decreto Federal de 13 de fevereiro de 2006. A Lei 13.452/2017 vem para definir os limites da referida faixa de domínio, estando o traçado atualmente revisitado inteiramente dentro daqueles limites.

33. Ainda do ponto de vista técnico, cabe rememorar o questionamento do TCU no âmbito do processo TC 025.756/2020-06 (SEI nº 7219753), transcrito a seguir:

"a) esclareçam, em relação aos estudos da Ferrogrão encaminhados a este Tribunal, no âmbito deste processo de desestatização, quais atualizações serão necessárias para que se proceda à análise demandada pela IN-TCU 81/2018, além daquelas necessárias para atender às condicionantes da ADI 6553 e incorporar as mudanças ocorridas no setor ferroviário, tais como a autorização para a extensão da Malha Norte e a Lei 14.273/2021."

34. Diante desse pronunciamento, a Infra promoveu, na Nota Técnica nº 8/2023/SUFER-INFRASA/DIPLAN-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA (7312555), um diagnóstico definindo os pontos dos estudos que deveriam ser objeto de atualização.

35. Na sequência, a própria Infra coordenou o processo de atualização junto à EDLP e, ao final do processo, conforme exposto na já mencionada Nota Técnica Conjunta nº 2/2024 (SEI nº 8650986), manifestou que o material técnico apresentado possui condição técnica suficiente para que possa ter continuidade o rito processual visando à licitação do empreendimento.

36. A mesma manifestação registra que houve a atualização das redes de simulação com os novos cenários de oferta, ou seja, incorporando as mudanças ocorridas no setor ferroviário em consonância com a recomendação do TCU.

37. Além disso, diversos outros aprimoramentos foram introduzidos em relação às versões anteriores, dos quais pode-se citar:

- a) Atualização das curvas tarifárias para o ano base do estudo (2022);
- b) Atualização das projeções de produção agrícola, de exportação e de consumo de produtos relevantes à ferrovia, resultando em um acréscimo do pico, em relação à versão anterior, do pico total de carga da ferrovia de 53,4 milhões de toneladas para 66,2 milhões de toneladas, contribuindo para a viabilidade do empreendimento;
- c) Atualização das composições de custo, apresentação de quadro com distâncias médias de transporte (DMTs), apresentação de orçamento "com desoneração" e "sem desoneração" para verificar a alternativa mais vantajosa, apresentação de cálculo analítico dos custos indiretos e outras melhorias na orçamentação do projeto; e
- d) Aprimoramento da análise socioeconômica de custo benefício; levantamento dos passivos ambientais que não seriam de responsabilidade da concessionária da BR-163, maior detalhamento da memória de cálculo dos custos socioambientais e outras melhorias inerentes à componente socioambiental do empreendimento.

38. Da mesma forma, as discussões realizadas no âmbito do Grupo de Trabalho para acompanhamento da estruturação e recebimento de sugestões para o projeto EF-170, criado pela Portaria MT nº 994, de 17 de outubro de 2023, resultaram na incorporação de diversas contribuições recebidas na atualização dos estudos socioambientais, entre as quais:

- a) Elaboração de caderno contendo a Análise Custo-Benefício do empreendimento;
- b) Elaboração de caderno contendo o Balanço de Emissões;

- c) Indicação da não interferência do traçado com o Parque do Jamanxim;
- d) Diagnóstico preliminar de Terras Indígenas situadas nos 16 municípios interceptados pelo traçado;
- e) Indicação preliminar de novos impactos socioambientais (foram identificados 11 novos potenciais impactos que não estavam contemplados no Estudo de Impacto Ambiental de 2020);
- f) Dimensionamento de novos programas ambientais para as fases de implantação e operação, com vistas a atender as peculiaridades da região (foram sugeridos 56 programas, sendo 22 novos programas que não estavam contemplados no Estudo de Impacto Ambiental de 2020) ;
- g) Precificação para atendimento da Instrução Normativa nº 112/INCRA, para assentamentos rurais interceptados;
- h) Precificação para programa arqueológico específico para sítios localizados nas proximidades das TIs diretamente afetadas, em atendimento à Portaria Normativa IPHAN nº 375/18; e
- i) Análise das Políticas Públicas federais, estaduais e municipais que incidem sobre a área de estudo, bem como estabelecimento de correlação com os Programas Ambientais propostos.

39. Essas providências demonstram a seriedade com que os aspectos socioambientais do empreendimento, reconhecidamente sensível por este espectro, foram tratados.

40. No que se refere ao especificamente ao licenciamento ambiental, conforme item 6.2.4.1 da Nota Técnica Conjunta nº 2/2024 (SEI nº 8650986), o cronograma inicialmente estimado para obtenção da licença prévia foi estendido de um para dois anos. Tal prazo permitirá que, ao longo do processo de licenciamento possam ser realizadas as oitivas junto aos povos indígenas em atendimento à Convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT).

41. Diante do exposto, verifica-se que os estudos para a concessão da Ferrogrão não foram apenas atualizados, mas também aprimorados em seus pontos mais delicados.

42. Assim, no que se restringe à análise por parte desta SNTF, conclui-se pela possibilidade, do ponto de vista técnico, de que a última versão entregue pela EDLP pode ser protocolada no STF.

43. Por fim, no que tange aos passos subsequentes, como o protocolo no TCU, aguarda-se a competente manifestação da ANTT contendo a análise técnica dentro de sua esfera de competência.

IV. ANÁLISE SOB OS ASPECTOS DE POLÍTICA PÚBLICA

44. Sendo finalidade primordial desta Secretaria a formulação de políticas públicas afetas ao setor ferroviário, a análise sob esse prisma deve ser enxergada como a mais importante para condicionar as decisões superiores no que diz respeito ao prosseguimento das ações visando à construção e concessão da Ferrogrão.

45. Nessa esteira, é importante ressaltar os pontos a seguir, que restaram demonstrados na atualização e aprimoramento dos estudos de viabilidade:

a) **A Ferrogrão será o maior projeto de descarbonização de Transportes do país:** a partir do aprimoramento dos estudos, estimou-se que serão evitadas cerca de **3,4 milhões de toneladas de CO₂ por ano** durante os 69 anos da concessão;

b) **O Valor Social Presente Líquido resultante da implantação Ferrogrão é de R\$ 63,4 bilhões:** esse é o valor comparativo de benefícios para a sociedade entre o cenário de construção e operação da Ferrogrão *versus* a não implantação do projeto e consequente intensificação do tráfego rodoviário com a duplicação da BR-163. O valor monetizado resulta da análise custo-benefício que considerou variáveis como investimentos gerados, impactos na geração de empregos e salários, custos logísticos, emissões de gases de efeito estufa (GEE), receitas de comercialização de produtos e estatísticas de acidentes rodoviários e ferroviários;

c) **A Ferrogrão aumenta a eficiência logística do país:** a estimativa é que um **desperdício anual de R\$ 7,9 bilhões** pode ser evitado a partir de sua construção e operação;

d) **A Ferrogrão não passa por terras indígenas:** de acordo com a Portaria Interministerial MMA/MJ/MC/MS nº 60, de 24 de março de 2015, a distância de amortecimento para ferrovias é de 10 km para cada lado, a partir do eixo ferroviário. No caso da Ferrogrão, há apenas duas terras indígenas localizadas a menos de 10 km do projeto, Praia do Mangue (5,9 km) e Praia do Índio (8,5 km), ambas inseridas dentro da mancha urbana do Município de Itaituba/PA e que não são atravessadas pela ferrovia; e

e) **A Ferrogrão não causará desmatamento descontrolado na Amazônia:** o desmatamento gerado pela obra é mínimo, atingindo não mais que 21 km², isso no caso da hipótese extrema e improvável de que toda a vegetação remanescente na faixa de domínio tivesse que ser suprimida. Já no que se refere ao desmatamento ilegal, é de se observar que, além de o projeto não prever terminais intermediários em áreas de vegetação nativa, o transporte ferroviário é regulado em sua totalidade, ficando o concessionário responsável por verificar a legalidade e procedência da carga embarcada. A rodovia, por outro lado, conta com operações de fiscalização apenas pontuais e induz um fenômeno conhecido como

"espinha de peixe", com acessos irregulares adentrando áreas protegidas e uma ocupação desordenada ao longo de sua implantação.

46. Portanto, sob os aspectos mais importantes da política setorial de transportes e também da política socioambiental, hoje uma pauta transversal, é inegável que a implantação da Ferrogrão se mostra adequada.

47. No quesito socioambiental, cabe destacar que a modelagem jurídica que integra a nova versão atualizada dos estudos sinaliza que o empreendimento, mesmo após assinado o contrato de concessão, só terá seu início de fato após endereçadas junto aos órgãos ambientais as questões mais sensíveis. Para tanto, previu-se cláusula de eficácia que condiciona o início das obrigações contratuais assumidas pelo empreendedor à obtenção da Licença Prévia, que ficará sob responsabilidade do governo federal. Ou seja, fica caracterizado o compromisso com a sociedade e eventuais comunidades afetadas de que nenhum impacto será gerado sem que todas as medidas mitigatórias e compensatórias necessárias sejam observadas.

48. Também em relação aos aspectos socioambientais, cabe destacar que o projeto prevê a destinação de **R\$ 715 milhões a título de contrapartidas ambientais**, o que representa cerca de 3,5% do total de investimentos previstos.

49. Neste contexto, cumpre ressaltar que os procedimentos de licitação quais sejam, avaliação do TCU, publicação do edital de licitação, licitação e assinatura de contrato, podem ter prosseguimento em seu rito normal. Em paralelo, o licenciamento ambiental, vinculativo ao início do projeto especificamente, deverá ser continuado juntamente com o cumprimento das obrigações legais referentes a Convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT).

V. CONCLUSÃO

50. A presente Nota Informativa buscou principalmente subsidiar decisões superiores no âmbito deste Ministério no que diz respeito à continuidade das ações preparatórias visando à licitação e contratação do empreendimento denominado de Ferrogrão.

51. Sendo assim, como passo subsequente, **propomos o trâmite à Consultoria Jurídica junto ao Ministério dos Transportes**, juntamente com a versão atualizada dos estudos da Ferrogrão juntada a estes autos para fins de protocolo no STF nos seguintes termos:

- a) que sejam protocolados o conjunto dos estudos e os documentos correlacionados;
- b) que seja informado quanto às atualizações solicitadas no âmbito do GT e atendidas nos estudos, conforme itens 27, 28 e 37 desta Nota Informativa;
- c) que seja informado o compromisso de atendimento das obrigações legais referentes a Convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) e da cláusula de eficácia, conforme itens 39 e 46 desta Nota Informativa; e
- d) que seja solicitada a continuidade do rito processual da fase interna e externa.

52. Alerta-se, por fim, que não há como deixar de sopesar as consequências de uma decisão de não levar adiante o projeto da Ferrogrão no que diz respeito à:

- a) perpetuar a rodovia BR-163 como única solução logística para o Arco Norte, rodovia essa que na configuração atual já se encontra no limite de sua saturação e necessita ser duplicada, impondo o que se demonstrou na análise custo-benefício realizada ao invés de solução conciliadora entre os dois modais;
- b) deixar de proporcionar ao setor do agronegócio redução considerável nos custos logísticos, com consequente aumento de sua competitividade no cenário internacional, impactando negativamente a economia do país; e
- c) gerar jurisprudência que pode dificultar a implantação de outras infraestruturas para atender a Região Norte do país, como linhas de transmissão de energia, fibra ótica e dutos, as quais, eventualmente, poderiam ser concebidas considerando a utilização da faixa de domínio da BR-163 de forma análoga ao que se pretende para a Ferrogrão.

À consideração superior.

HENRIQUE OLIVEIRA MENDES
Coordenador-Geral

De acordo. Ao Gabinete da SNTF.

MARYANE DA SILVA FIGUEIREDO ARAÚJO
Diretora do Departamento de Obras e Projetos



Documento assinado eletronicamente por **Maryane da Silva Figueiredo Araujo, Diretora de Obras e Projetos**, em 27/08/2024, às 15:41, 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 **Henrique Oliveira Mendes, Coordenador-Geral**, em 27/08/2024, às 15:46, 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 **8753744** e o código CRC **36496727**.



Referência: Processo nº 50050.004287/2024-13



SEI nº 8753744

Esplanada dos Ministérios, Bloco R
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: - www.transportes.gov.br



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
COORDENAÇÃO-GERAL DE ASSUNTOS ADMINISTRATIVOS E JUDICIAIS
ESPLANADA DOS MINISTÉRIOS, BLOCO R, 4º ANDAR, ED. SEDE - CEP 70044-902 - BRASÍLIA (DF) - TEL.:
(61) 2029-2029-7129 / 7155 - CONJUR.MT@TRANSPORTES.GOV.BR

NOTA n. 01546/2024/CONJUR-MT/CGU/AGU

NUP: 00748.001172/2024-42 (REF. 00692.002908/2020-69)

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE: 6553 (0102017-30.2020.1.00.0000) - SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL (REL. MIN. ALEXANDRE DE MORAES)

INTERESSADOS: PARTIDO SOCIALISMO E LIBERDADE (P-SOL) E OUTROS

ASSUNTOS: ADI 6553. PARQUE NACIONAL JAMANXIM. EF - 170 (FERROGRÃO). DECISÃO. RETOMADA DOS ESTUDOS E PROCESSOS ADMINISTRATIVOS. SUBSÍDIOS

RELEVANTE
URGENTE

1. Por intermédio do OFÍCIO n. 01789/2024/SGCT/AGU, de 19 de agosto de 2024 (Seq. 1), a Secretaria-Geral de Contencioso - SGCT solicitou a esta Consultoria Jurídica informações que entender cabíveis a respeito da petição anexa (Seq. 2) apresentada pelo autor nos autos da ação em epígrafe, a fim de subsidiar a manifestação do Advogado-Geral da União.

2. Trata-se da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 6553, com pedido de medida cautelar, proposta pelo Partido Socialismo e Liberdade - PSOL em face da Lei nº 13.452, de 19 de junho de 2017 (conversão da Medida Provisória nº 758, de 2016), que altera os limites do Parque Nacional do Jamanxim e cria a Área de Proteção Ambiental Rio Branco. De acordo com a requerente, haveria "*manifesta ofensa à Constituição Federal, em seus arts. 216, 225, §1º, inc. III, e 231, e aos princípios da reserva legal e da proibição do retrocesso socioambiental*".

3. Em 15 de março de 2021, o Ministro Relator da ADI concedeu a medida cautelar pleiteada, *ad referendum* do Plenário, para suspender a eficácia da referida Lei, bem assim dos processos relacionados à EF-170, nomeadamente Ferrogão, "*em especial os em trâmite na Agência Nacional dos Transporte Terrestres – ANTT (50500.036505/2016-15 ou outro qualquer), no Ministério da Infraestrutura (50000.025009/2020-53 ou qualquer outro) e no Tribunal de Contas da União (025.756/2020-6)*".

4. Em 31 de maio de 2023, foi proferida decisão monocrática pelo Ministro Relator com o seguinte dispositivo:

Dessa maneira e, em virtude da manifestação da Advocacia-Geral da União, em consideração às informações técnicas prestadas no corrente ano pelo Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade ICMBio (Informação Técnica nº 16/2023-COCUC/CGCAP/DINAM/GABIN/ICMBio e Informações nº 00001/2023/GABINETE/PFEICMBIO/PFG/AGU), apontando a possibilidade de acordo a respeito da controvérsia objeto da presente Ação Direta, com a plena proteção ambiental, **MANTENHO A SUSPENSÃO DA EFICÁCIA DA**

LEI 13.452/2017, porém:

1) **AUTORIZO A RETOMADA DA ANÁLISE DOS ESTUDOS E PROCESSOS ADMINISTRATIVOS RELACIONADOS À FERROGRÃO, em especial os em trâmite na Agência Nacional de Transportes Terrestres ANTT (50500.036505/2016-15 ou outro qualquer), no Ministério da Infraestrutura (50000.025009/2020-53 ou qualquer outro) e no Tribunal de Contas da União (025.756/2020-6), condicionando-se qualquer execução à autorização judicial desta CORTE, para nova análise de todas as condicionantes legais, em especial as sócio-ambientais;**

2) DEFIRO o pedido de remessa da AGU ao Centro de Soluções Alternativas de Litígios CESAL/STF, para que, no prazo de 60 (sessenta) dias apresente sugestões para solução da controvérsia.

(Grifou-se)

5. Desta forma, restou mantida a decisão cautelar que havia suspenso a eficácia da Lei 13.452/2017, porém **foi autorizada "a retomada da análise dos estudos e processos administrativos relacionados à ferrogrão, em especial os em trâmite na Agência Nacional de Transportes Terrestres ANTT (50500.036505/2016-15 ou outro qualquer), no Ministério da Infraestrutura (50000.025009/2020-53 ou qualquer outro) e no Tribunal de Contas da União (025.756/2020-6)", ficando qualquer execução condicionada à autorização judicial do Supremo Tribunal Federal, para nova análise de todas as condicionantes legais, em especial as sócio-ambientais.**

6. Na mesma decisão, o Relator também deferiu o pedido da AGU de remessa do feito ao Centro de Soluções Alternativas de Litígios CESAL/STF, a fim de apresentar sugestões para solução da controvérsia, em sessenta dias.

7. Findo o referido prazo, foi deferido o pedido de suspensão do processo, conforme despacho de 11 de setembro de 2023, com o seguinte teor:

"Ante os avanços já concretizados após o início dos diálogos sobre a controvérsia tratada na presente Ação Direta de Inconstitucionalidade, e consideradas as propostas consensualizadas pelos interessados no âmbito do Centro de Soluções Alternativas de Litígios, DEFIRO O PEDIDO DE SUSPENSÃO do processo pelo prazo de 6 (seis) meses, a fim de que se conclua os estudos e as atualizações sugeridos na Petição 11706.

8. Em 14 de maio de 2024, o Ministro Relator determinou o seguinte:

Ante o requerimento formulado pelo Partido Socialismo e Liberdade – PSOL (docs. 270 e 274), e considerada a evolução das tratativas a respeito da controvérsia de que cuida esta Ação Direta de Inconstitucionalidade, que se encontram em estágio avançado de autocomposição, DEFIRO O PEDIDO DE SUSPENSÃO do processo pelo prazo improrrogável de 90 (noventa) dias, a fim de que se conclua os estudos e as atualizações sugeridos na Petição 11706.

9. Na petição recentemente encaminhada pela SGCT, o PARTIDO SOCIALISMO E LIBERDADE (PSOL), autor, o INSTITUTO KABU (IK), a ARTICULAÇÃO DOS POVOS INDÍGENAS DO BRASIL (APIB) e o INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL FLORANATIVA (ISAF), na condição de *amici curiae*, afirmam que, encerrado o prazo de suspensão do processo em 19 de agosto de 2024, "não se conseguiu encontrar o devido caminho da composição, por absoluta inação das demais partes envolvidas nesta Ação Direta de Inconstitucionalidade, especialmente o Ministério dos Transportes e as estruturas do governo brasileiro".

10. Os petionários aduzem que, apesar dos esforços que envidaram, não foi possível a conclusão e a atualização dos estudos sugeridos pela Petição 11706, muito menos a avaliação dos estudos por parte dos setores da sociedade civil e do autor da ação, presentes no Grupo de Trabalho (GT Ferrogrão) instaurado pela União, no âmbito do Ministério dos Transportes (por sua Secretaria de Sustentabilidade), mediante a Portaria nº 9941, de 17 de outubro de 2023.

11. Relatam que "diante deste quadro, de inação dos setores do governo para apresentar e dialogar sobre os estudos da Ferrogrão (EF-170), houve a decisão dos membros da sociedade civil e do autor desta ADI de não mais participar deste Grupo de Trabalho (em 29 de julho de 2024), por não ter nenhuma possibilidade de diálogo, de conclusão dos estudos e da participação da sociedade civil na construção destes, por absoluta falta de material e de tempo para se chegar em agosto de 2024 com algo com algum grau de maturidade institucional e qualidade socioambiental".

12. Afirmam que "remanescem intocados muitos dos pressupostos e dos critérios ofertados pela sociedade civil" (como o estudo denominado "CONDICIONANTES SOCIOAMBIENTAIS DO PROJETO FERROGRÃO (EF-170) NA FASE DE PLANEJAMENTO"), e "nem mesmo os pontos já percebidos pelo governo como inconclusos foram superados".

13. Alegam ainda que "a completa ausência dos demais órgãos estatais na composição do Ferrogrão inviabilizaram qualquer solução de governo, mas apenas a exposição de uma série de questões não solucionadas por um Grupo de Trabalho que não pode contar com a participação de órgãos como o ICMBio, a FUNAI, o IBAMA, o IPHAN, além dos demais necessários ao deslinde da questão, especialmente os órgãos definição de políticas públicas, como o Ministério do Meio Ambiente, o Ministério dos Povos Indígenas e a Casa Civil. Nesta última, órgão central e de coordenação do Novo PAC, sequer produziu-se um diálogo interno no próprio governo, ainda muito menos com o referido GT".

14. Mencionam que a ANTT informou haver decisão, em 13 de junho de 2024, para levar a ferrovia a leilão em 2025, além de manifestação da INFRA S.A no sentido de que "parte dos estudos não foram atualizados, completados ou construídos, por conta de serem decisões do Ministério dos Transportes ou do poder político".

15. Sustentam em suma, que "o governo federal, especialmente o Ministério dos Transportes, não conseguiu assegurar um processo de diálogo e de participação efetiva", daí porque haveria descumprimento da decisão do Ministro Relator.

16. Argumentam que não foram alcançados os objetivos específicos da criação do Grupo de Trabalho e que não houve qualquer tipo de autocomposição, acordo ou definição das soluções no referido Grupo de Trabalho.

17. Acrescentam que "é incontornável que, até aqui, todas as avaliações, estudos e documentos apresentados e avaliados no GT do Ministério dos Transportes levam em conta o traçado oriundo da modificação do Parque Jamanxin, possibilitado pela MP 758, não tendo sido apresentado nenhum traçado alternativo que considere a decisão liminar nesta ação, o disposto no art. 225, § 1º, III, da Constituição e a pacífica jurisprudência do STF sobre o tema (v.g., ADI 4.717)".

18. Com base na argumentação exposta, os petionários requerem:

(1) O prosseguimento da presente Ação Direta de Inconstitucionalidade, com a manutenção da medida cautelar, para fim de evitar mais danos socioambientais no corredor de sociobiodiversidade do interflúvio Xingu-Tapajós em que se decidiu propor o projeto da Ferrogrão;

(2) A suspensão de qualquer outro procedimento de licenciamento ambiental da EF170 até que ocorra a finalização de todos os processos administrativos relacionados à elaboração do EVTEA e da proposta de concessão em tramitação no Ministério de Transportes e seu órgãos vinculados (ANTT e INFRA S.A), por violar a medida cautelar anterior, incluindo-se a realização de Leilão da Ferrogrão;

(3) Por considerar o caráter estruturante dado à presente ADI e a necessidade de aprofundamento das circunstâncias de fato e da coleta de informações, o retorno dos autos aos espaços de diálogos sob a tutela do STF, com as seguintes possibilidades:

a) Realização de reunião das partes e dos amici curiae, sob a coordenação de Vosso Gabinete, para se encontrar uma solução dialogada sobre os temas socioambientais e demais temas em que seja possível definir o que deve e

pode ser debatido nesta esfera, pois sobre o tema da inconstitucionalidade a competência é exclusiva do C. STF; e/ou,

b) Retorno dos autos à C. Centro de Soluções Alternativas de Litígios para que ali se dê a necessária retomada dos diálogos determinados anteriormente; ou,

c) Nos termos do art. 9º, §1º, da Lei nº 9.868/1999 e dos arts. 13, XVII, e 154, III, parágrafo único, do Regimento Interno desse E. Supremo Tribunal Federal, sugere-se a realização de audiência pública, tal como já foi realizado por essa Corte em outras ações complexas sobre a temática socioambiental, como, por exemplo, nos autos da ADI nº 4.901 e ADC nº 42 (Código Florestal); ADPF nº 708 (Fundo Clima) e ADO nº 59 (Fundo Amazônia);

d) Em qualquer uma destas hipóteses, que não são exclusivas nem excludentes, que além das partes e dos amici curiae, ora signatários, sejam participantes os setores do governo que detemham poder decisório no campo da política e dos órgãos de controle, para que o diálogo sejam, além de participativo, eficiente.

(4) E que, ao fim e ao cabo, em caso de outra determinação, a reiteração do pedido de ingresso desta ação, que julgue-se procedente o mérito e seja pronunciada a nulidade da Medida Provisória 758/2016, convertida na Lei 13.452/2017, confirmando-se a determinação da suspensão dos processos em trâmite na ANTT (50500.036505/2016-15 ou outro qualquer), no MInfra (50000.025009/2020-53 ou qualquer outro) e no TCU (025.756/2020-6);

19. Por meio da COTA n. 00850/2024/CONJUR-MT/CGU/AGU, de 20 de agosto de 2024 (Seq. 3), os autos foram encaminhados à **Secretaria Executiva do Ministério dos Transportes** para acionar as áreas técnicas competentes, como a **Subsecretaria de Sustentabilidade**, a **Subsecretaria de Parcerias** e a **Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário - SNTF**, bem assim a **Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT**, entidade vinculada a esta Pasta, e a **INFRA S.A.**, empresa pública responsável pelo licenciamento ambiental do projeto da Ferrogrão, a fim de prestarem informações sobre o alegado na referida petição do autor (Seq. 2), para subsidiar a manifestação do Advogado-Geral da União no processo.

20. Em atendimento à solicitação desta CONJUR/MT, a Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário - SNTF produziu a Nota Técnica nº 35/2024/DOP-SNTF/SNTF, de 26 de agosto de 2024 (Seq. 22), com esclarecimentos a respeito dos aspectos socioambientais da atualização dos estudos de viabilidade da EF-170 (Ferrogrão). Destaca-se o seguinte trecho:

26. Do ponto de vista técnico, o aspecto mais relevante a ser comentado é a indicação, na atualização dos estudos socioambientais, da não interferência do traçado com o Parque do Jamaxim.

27. Tendo em vista o pedido original, objeto da ADI 6553, a questão do traçado recebeu a máxima atenção no processo de atualização dos estudos. Tomou-se o cuidado de se proceder uma análise territorial completa, que abrangeu informações de terras indígenas, unidades de conservação, áreas de preservação permanente, áreas de conflito fundiário, uso e ocupação do solo, dentre outros aspectos.

28. A nova análise locacional realizada na atualização dos estudos levou a uma revisitação das possibilidades de traçado e, ao final, a uma proposta que mantém a ferrovia nos limites da faixa de domínio da BR-163.

(...)

30. Conclui-se, portanto, que, de acordo com as diretrizes definidas na atualização dos estudos, ao longo dos 49 km em que a Ferrogrão margeia área contígua ao Parque Nacional do Jamaxim seu traçado encontra-se inteiramente inserido na faixa de domínio da rodovia BR-163 definida na Lei 13 452/2017.

31. Conforme mencionado, neste trecho tomou-se o cuidado de se aplicar critérios de projeto geométrico mais restritivos, como preconiza a norma PRO 00017 – Projeto Geométrico, da INFRA S.A., de modo a aproximar o traçado da ferrovia ao leito da rodovia existente.

32. A faixa de domínio da BR-163, por sua vez, já havia sido excluída dos limites do Parque Nacional do Jamanxim, conforme descrição e perímetro definidos pelo art. 2º do Decreto Federal de 13 de fevereiro de 2006. A Lei 13.452/2017 vem para definir os limites da referida faixa de domínio, estando o traçado atualmente revisitado inteiramente dentro daqueles limites.

(...)

38. Da mesma forma, as discussões realizadas no âmbito do Grupo de Trabalho para acompanhamento da estruturação e recebimento de sugestões para o projeto EF-170, criado pela Portaria MT nº 994, de 17 de outubro de 2023, resultaram na incorporação de diversas contribuições recebidas na atualização dos estudos socioambientais, entre as quais:

- a) Elaboração de caderno contendo a Análise Custo-Benefício do empreendimento;
- b) Elaboração de caderno contendo o Balanço de Emissões;
- c) Indicação da não interferência do traçado com o Parque do Jamanxim;
- d) Diagnóstico preliminar de Terras Indígenas situadas nos 16 municípios interceptados pelo traçado;
- e) Indicação preliminar de novos impactos socioambientais (foram identificados 11 novos potenciais impactos que não estavam contemplados no Estudo de Impacto Ambiental de 2020);
- f) Dimensionamento de novos programas ambientais para as fases de implantação e operação, com vistas a atender as peculiaridades da região (foram sugeridos 56 programas, sendo 22 novos programas que não estavam contemplados no Estudo de Impacto Ambiental de 2020) ;
- g) Precificação para atendimento da Instrução Normativa nº 112/INCRA, para assentamentos rurais interceptados;
- h) Precificação para programa arqueológico específico para sítios localizados nas proximidades das TIs diretamente afetadas, em atendimento à Portaria Normativa IPHAN nº 375/18; e
- i) Análise das Políticas Públicas federais, estaduais e municipais que incidem sobre a área de estudo, bem como estabelecimento de correlação com os Programas Ambientais propostos.

39. Essas providências demonstram a seriedade com que os aspectos socioambientais do empreendimento, reconhecidamente sensível por este espectro, foram tratados.

40. No que se refere ao especificamente ao licenciamento ambiental, conforme item 6.2.4.1 da Nota Técnica Conjunta nº 2/2024 (SEI nº 8650986), o cronograma inicialmente estimado para obtenção da licença prévia foi estendido de um para dois anos. Tal prazo permitirá que, ao longo do processo de licenciamento possam ser realizadas as oitivas junto aos povos indígenas em atendimento à Convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT).

41. Diante do exposto, verifica-se que os estudos para a concessão da Ferrogrão não foram apenas atualizados, mas também aprimorados em seus pontos mais delicados.

(...)

45. Nessa esteira, é importante ressaltar os pontos a seguir, que restaram demonstrados na atualização e aprimoramento dos estudos de viabilidade:

- a) **A Ferrogrão será o maior projeto de descarbonização de Transportes do país:** a partir do aprimoramento dos estudos, estimou-se que serão evitadas

cerca de **3,4 milhões de toneladas de CO₂ por ano** durante os 69 anos da concessão;

b) **O Valor Social Presente Líquido resultante da implantação Ferrogrão é de R\$ 63,4 bilhões**: esse é o valor comparativo de benefícios para a sociedade entre o cenário de construção e operação da Ferrogrão *versus* a não implantação do projeto e consequente intensificação do tráfego rodoviário com a duplicação da BR-163. O valor monetizado resulta da análise custo-benefício que considerou variáveis como investimentos gerados, impactos na geração de empregos e salários, custos logísticos, emissões de gases de efeito estufa (GEE), receitas de comercialização de produtos e estatísticas de acidentes rodoviários e ferroviários;

c) **A Ferrogrão aumenta a eficiência logística do país**: a estimativa é que um **desperdício anual de R\$ 7,9 bilhões** pode ser evitado a partir de sua construção e operação;

d) **A Ferrogrão não passa por terras indígenas**: de acordo com a Portaria Interministerial MMA/MJ/MC/MS nº 60, de 24 de março de 2015, a distância de amortecimento para ferrovias é de 10 km para cada lado, a partir do eixo ferroviário. No caso da Ferrogrão, há apenas duas terras indígenas localizadas a menos de 10 km do projeto, Praia do Mangue (5,9 km) e Praia do Índio (8,5 km), ambas inseridas dentro da mancha urbana do Município de Itaituba/PA e que não são atravessadas pela ferrovia; e

e) **A Ferrogrão não causará desmatamento descontrolado na Amazônia**: o desmatamento gerado pela obra é mínimo, atingindo não mais que 21 km², isso no caso da hipótese extrema e improvável de que toda a vegetação remanescente na faixa de domínio tivesse que ser suprimida. Já no que se refere ao desmatamento ilegal, é de se observar que, além de o projeto não prever terminais intermediários em áreas de vegetação nativa, o transporte ferroviário é regulado em sua totalidade, ficando o concessionário responsável por verificar a legalidade e procedência da carga embarcada. A rodovia, por outro lado, conta com operações de fiscalização apenas pontuais e induz um fenômeno conhecido como "espinha de peixe", com acessos irregulares adentrando áreas protegidas e uma ocupação desordenada ao longo de sua implantação.

46. Portanto, sob os aspectos mais importantes da política setorial de transportes e também da política socioambiental, hoje uma pauta transversal, é inegável que a implantação da Ferrogrão se mostra adequada.

47. No quesito socioambiental, cabe destacar que a modelagem jurídica que integra a nova versão atualizada dos estudos sinaliza que o empreendimento, mesmo após assinado o contrato de concessão, só terá seu início de fato após endereçadas junto aos órgãos ambientais as questões mais sensíveis. Para tanto, previu-se cláusula de eficácia que condiciona o início das obrigações contratuais assumidas pelo empreendedor à obtenção da Licença Prévia, que ficará sob responsabilidade do governo federal. Ou seja, fica caracterizado o compromisso com a sociedade e eventuais comunidades afetadas de que nenhum impacto será gerado sem que todas as medidas mitigatórias e compensatórias necessárias sejam observadas.

48. Também em relação aos aspectos socioambientais, cabe destacar que o projeto prevê a destinação de **R\$ 715 milhões a título de contrapartidas ambientais**, o que representa cerca

de 3,5% do total de investimentos previstos.

21. A INFRA S.A, mediante o Despacho nº 156/2024/SUFER-INFRA/AG-INFRA/DIREX-INFRA/CONSAD-INFRA/AG-INFRA, de 20 de agosto de 2024 (Seq. 9, p. 37), informou "*que o trabalho de escrutínio técnico realizado por esta setorial sobre os Estudos de Viabilidade atualizados pela empresa EDLP foi realizado dentro dos prazos estabelecidos pela SNTF/MT e já enviado à pasta ministerial para atendimento dos prazos interpostos pelo STF, conforme verifica-se no OFÍCIO Nº 291/2024/PRESI-INFRA/DIREX-INFRA/CONSAD-INFRA/AG-INFRA*".

22. Em complemento, a INFRA S.A., por meio do OFÍCIO Nº 184/2024/SUGAT-INFRA/DIREM-INFRA/DIREX-INFRA/CONSAD-INFRA/AG-INFRA, de 21 de agosto de 2024 (Seq. 9, p. 48-49), informou o seguinte:

Adicionalmente, conforme disposto na Nota Técnica Conjunta 2 (8650986), informamos que **a atualização dos estudos socioambientais contemplou a incorporação de diversas contribuições colhidas no âmbito do Grupo de Trabalho criado pela Portaria 994/2023 do Ministério dos Transportes**. Dentre elas, destacamos:

- a) Elaboração de caderno contendo a Análise Custo-Benefício do empreendimento;
- b) Elaboração de caderno contendo o Balanço de Emissões;
- c) Indicação da não interferência do traçado com o Parque do Jamanxim;
- d) Diagnostico preliminar de Terras Indígenas situadas nos 16 municípios interceptados pelo traçado;
- e) Indicação preliminar de novos impactos socioambientais;
- f) Dimensionamento de novos programas ambientais para as fases de implantação e operação, com vistas a atender as peculiaridades da região;
- g) Precificação para atendimento da Instrução Normativa nº 112/INCRA, para assentamentos rurais interceptados;
- h) Precificação para programa arqueológico específico para sítios localizados nas proximidades das TIs diretamente afetadas, em atendimento à Portaria Normativa IPHAN nº 375/18;
- i) Análise das Políticas Públicas federais, estaduais e municipais que incidem sobre a área de estudo, bem como estabelecimento de correlação com os Programas Ambientais propostos.

23. A Secretaria-Executiva deste Ministério dos Transportes, por intermédio do Despacho nº 398/2024/SUST/SE, de 23 de agosto de 2024 (Seq. 18, p. 73), encaminhou a Nota Informativa nº 25/2024/SUST/SE (SEI nº 8729678), da Subsecretaria de Sustentabilidade, e expôs as seguintes considerações (Seq. 18, p. 71-72):

2. Como diretriz, o Grupo de Trabalho da Ferrogrão, coordenado pela Subsecretaria de Sustentabilidade e com a participação de vários órgãos governamentais e entidades não governamentais tem buscado realizar a interlocução necessária junto à sociedade civil, seja nas reuniões ordinárias ou por meio de canais de comunicação, bem como o alinhamento das orientações advindas dos órgãos intervenientes juntamente com as entidades vinculadas sobre os processos decorrentes de estudos, análises e toda e quaisquer informações pertinentes ao projeto, de todos os entes envolvidos, bem como o acompanhamento e o monitoramento da execução das ações resultantes destes, respeitando e cumprindo a legislação pertinente.

3. Sobre os trabalhos do GT Ferrogrão, instituído pela Portaria nº 994 (SEI nº 8641015), de 17/10/2023 cabe informar que foram realizadas três reuniões na sede no Ministério dos Transportes, com órgãos envolvidos na ADI 6553, órgãos de governo, associações dos Povos Indígenas, e organizações não-governamentais, além da realização do Seminário Técnico Ambiental para ampliar a participação da sociedade a respeito dos temas discutidos no GT como também para recebimento de contribuições sobre os aspectos socioambientais do projeto da Ferrogrão como é possível constatar na Nota Informativa 25 (SEI nº 8729678) que segue anexada.

24. Transcreve-se a seguir o teor da Nota Informativa nº 25/2024/SUST/SE, assinada em 23 de agosto de 2024 (Seq. 21):

2. DA COMPETÊNCIA DA SUST:

2.1. Preliminarmente, convém ressaltar que compete a Subsecretaria de Sustentabilidade - SUST coordenar e monitorar atividades relacionadas ao equacionamento de questões socioambientais necessárias à execução dos empreendimentos de infraestrutura das áreas de competência do Ministério, consoante art. 12, inciso II, do Decreto nº 11.360, de 1 de janeiro de 2023.

2.2. No âmbito dessa competência cabe a esta SUST esclarecer os aspectos relacionados às diretrizes I e IV, que já foram tratados pela Nota Informativa nº 4/2024/SUST/SE (SEI nº 8132485), de 11 de março de 2024, por ocasião de uma solicitação da Procuradoria da República no Distrito Federal de atualização acerca das diretrizes fixadas por este Ministério para a retomada da atualização dos estudos do Projeto da EF-170 (Ferrogrão), as quais são atualizadas abaixo:

Diretriz I: Continuidade do projeto e licenciamento ambiental, aproveitando os atos já praticados, quando possível.

3. DO PROCESSO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL DO EMPREENDIMENTO FERROGRÃO:

3.1. Inicialmente, cumpre esclarecer que o processo de licenciamento ambiental do empreendimento Ferrogrão foi iniciado pela extinta Empresa de Planejamento e Logística – EPL em 14/02/2017, cujo processo foi condicionado à avaliação sobre os possíveis impactos do empreendimento, por meio da elaboração do correspondente EIA/RIMA, com base em Termo de Referência emitido pelo IBAMA.

3.2. No entanto, após a extinta Empresa de Planejamento e Logística - EPL promover a contratação de consultoria especializada e dar início aos estudos, o que culminou com o protocolo do EIA/RIMA no IBAMA em 09/11/2020, a análise foi suspensa em virtude da ADI nº 6553, ação movida pelo Partido Socialismo e Liberdade - PSol que contesta a redução de unidades de conservação por meio de Medida Provisória, com fundamento em jurisprudência do STF.

4. DA AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDAD ADI Nº 6553:

4.1. Após a realização da reunião técnica do Centro de Soluções Alternativas de Litígios CESAL/STF, para a finalização de um acordo sobre a respectiva ADI, o Supremo Tribunal Federal proferiu a seguinte decisão, constante do Despacho sob SEI nº 7984031, folha 6:

Ante os avanços já concretizados após o início dos diálogos sobre a controvérsia tratada na presente Ação Direta de Inconstitucionalidade, e consideradas as propostas consensualizadas pelos interessados no âmbito do Centro de Soluções Alternativas de Litígios, DEFIRO O PEDIDO DE SUSPENSÃO do processo pelo prazo de 6 (seis) meses, a fim de que se concluam os estudos e as atualizações sugeridos na Petição 11706.

4.2. Nesses aspectos, após essa decisão, houve o entendimento de que o Ministério dos Transportes deveria apresentar um cronograma preliminar de 6 (seis) meses para a atualização dos estudos de viabilidade econômica e socioambiental da Ferrogrão, com o compromisso de levar em conta no projeto técnico os valores histórico-culturais dos povos originários apresentados nas audiências de conciliação, e promover além da atualização desses estudos, o incremento das oitivas direcionadas aos povos indígenas, o que culminou na instituição de um Grupo de Trabalho, instituído por meio da Portaria nº 994, de 17 de outubro de 2023 (7829374).

5. DA AUTORIZAÇÃO A CONTINUIDADE DOS PROCESSOS ADMINISTRATIVOS RELACIONADOS À FERROGRÃO:

5.1. Essa divergência de entendimento é ratificada no OFÍCIO Nº 35/2024/PROJUR-INFRA/PRESI-INFRA/DIREX-INFRA/CONSAD-INFRA/AG-INFRA (SEI

nº 7955400), na qual Infra S.A compreende que a decisão do STF autoriza a continuidade dos processos administrativos relacionados à Ferrogrão, vedando tão somente a emissão das licenças pertinentes e a realização de procedimento licitatório para concessão do empreendimento, conforme pode ser observado a seguir:

1. Conforme tratado em reunião realizada em 11/01/2024, encaminhamos o presente contendo Ofício remetido pelo Ibama (SEI nº 7955396) acompanhado de Cota da PFE/Ibama (SEI nº 7955302), o qual informou da impossibilidade da continuidade de análise do processo de licenciamento da Ferrovia Itaituba/PA - Lucas do Rio Verde/MT - Ferrogrão (EF-170):

2. Referido processo encontra-se me fase de análise dos estudos enviados pela então Empresa de Planejamento e Logística - EPL, hoje Infra S/A, os quais visaram à emissão de Licença Prévia. Conforme consta do Ofício, o Ibama entendeu não ser possível dar continuidade ao processo de licenciamento levando-se em conta o traçado do empreendimento sem a alteração dos limites do Parque Nacional do Jamanxim, não havendo andamento possível até manifestação final sobre o tema.

3. Analisando-se a Cota da PFE/Ibama, depreende-se que aquele órgão de consultoria e assessoramento jurídico entendeu que a decisão proferida pelo Ministro relator nos autos da Ação Direta de Inconstitucionalidade - ADI nº 6553 não autorizou a continuidade dos processos administrativos referentes ao licenciamento, mas tão somente aqueles relativos à análise pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e pelo Tribunal de Contas da União - TCU, vejamos:

4. Encaminha-se apenas para ciência decisão proferida na Ação Direta de Inconstitucionalidade - ADI 6553, em 31/05/2023, que autorizou a retomada da análise dos estudos e processos administrativos relacionados à FERROGRÃO, em especial os em trâmite na Agência Nacional de Transportes Terrestres ANTT (50500.036505/2016-15 ou outro qualquer), no Ministério da Infraestrutura (50000.025009/2020-53 ou qualquer outro) e no Tribunal de Contas da União (025.756/2020-6), condicionando-se qualquer execução à autorização judicial do Supremo Tribunal Federal, para nova análise de todas as condicionantes legais, em especial as sócio-ambientais.

5. Contudo, data venia ao entendimento adotado, esta Procuradoria Jurídica interpreta a decisão em sentido diverso, compreendendo que ela autoriza a continuidade de quaisquer processos administrativos relacionados à Ferrogrão, vedando tão somente o efetivo prosseguimento do projeto, com a emissão das licenças pertinentes e realização de procedimento licitatório para concessão do empreendimento. Isso porque, em sua decisão, o Ministro Relator não especificou a quais processos administrativos se referia e, inclusive, utilizou o termo "especialmente" a denotar que a menção subsequente aos processos administrativos na ANTT e TCU seria meramente exemplificativa, vejamos:

1) AUTORIZO A RETOMADA DA ANÁLISE DOS ESTUDOS E PROCESSOS ADMINISTRATIVOS RELACIONADOS À FERROGRÃO, em especial os em

trâmite na Agência Nacional de Transportes Terrestres ANTT (50500.036505/2016- 15 ou outro qualquer), no Ministério da Infraestrutura (50000.025009/2020-53 ou qualquer outro) e no Tribunal de Contas da União (025.756/2020-6), condicionando-se qualquer execução à autorização judicial desta CORTE, para nova análise de todas as condicionantes legais, em especial as sócio-ambientais.

6. Ressalta-se ademais, que a própria decisão condiciona "a execução" à "análise de todas as condicionantes legais, em especial as sócio-ambientais". Ora, como é possível a eventual submissão à análise do tribunal de condicionantes socio-ambientais se estas resultam da análise dos estudos ambientais pelo órgão licenciador e este entende que somente poderá prosseguir após decisão definitiva?

7. Por derradeiro, entende-se que a análise dos estudos apresentados poderá ser útil ao próprio processo de negociação instaurado em atendimento à determinação do STF, uma vez que as entidades da sociedade civil envolvidas na tratativa certamente terão interesse em tratar acerca das condicionantes do empreendimento.

5.2. Deve-se ressaltar que o entendimento sobre a retomada dos estudos e dos processos administrativos relacionados à Ferrogrão também é compartilhado por parte desta Subsecretaria, uma vez que, para prosseguimento das oitivas com os povos indígenas e comunidades afetados pelo empreendimento, os estudos e o possíveis impactos sobre esses povos e comunidades podem fornecer importantes subsídios para o planejamento das reuniões e para o processo de escuta, preconizado na Convenção OIT 169.

Diretriz IV: À Subsecretaria de Sustentabilidade caberá acompanhar e traçar diretrizes, dentro de sua esfera de competência, para os trabalhos de licenciamento socioambiental desenvolvidos pela Infra S.A.

6. DA INTERLOCUÇÃO ENTRE ORGÃOS INTERVENIENTES:

6.1. Deve-se ressaltar que, quanto aos trabalhos de licenciamento socioambiental, esta Subsecretaria tem buscado realizar a interlocução necessária e o alinhamento das orientações advindas dos órgãos intervenientes juntamente com as entidades vinculadas sobre os processos decorrentes de estudos, análises e toda e quaisquer informações pertinentes ao projeto, dos entes envolvidos, bem como o acompanhamento e o monitoramento da execução das ações resultantes destes. Nada obstante, as ações são pautadas no respeito e cumprimento da legislação ambiental.

7. DA CRIAÇÃO DO GRUPO DE TRABALHO FERROGRÃO:

7.1. O referido GT foi instituído pela Portaria nº 994/2023 (SEI nº 8409437), sendo que essa SUST manteve o compromisso de convidar as entidades públicas envolvidas e relacionadas no processo de licenciamento ambiental com o objetivo de transparência e enriquecimento da discussão. A esse respeito deve ser destacado que os trabalhos do GT tiveram início em 17 de outubro de 2023 e, nos termos da Portaria, seriam concluídos em 14 de abril de 2024 sendo norteados pelos seguintes objetivos específicos:

Art. 1º Fica instituído Grupo de Trabalho com a finalidade de acompanhar os processos e os estudos relacionados ao projeto da EF-170, no âmbito do Ministério dos Transportes e de seus órgãos, agências e empresas.

§ 1º O Grupo de Trabalho terá foco nos aspectos de viabilidade socioambiental e econômica, nos instrumentos de gestão de riscos socioambientais e nas premissas de participação e controle social do projeto da EF-170.

§ 2º O Grupo de Trabalho identificará as partes interessadas no projeto e proporá os termos das condicionantes socioambientais para os estudos de viabilidade do projeto da EF-170.

§ 3º O Grupo de Trabalho discutirá as circunstâncias em que será promovida pelo responsável, em conformidade com a legislação de regência, a consulta aos povos indígenas e comunidades tradicionais.

§ 4º A elaboração e pactuação de um plano de consulta não será objeto deste Grupo de Trabalho, devendo ser realizado posteriormente ou paralelamente junto aos povos indígenas e comunidades tradicionais afetados.

§ 5º O Grupo de Trabalho desempenhará suas atividades de forma a primar por boas práticas de governança, integridade e transparência.

§ 6º Ao Grupo de Trabalho caberá ainda receber os documentos, sugestões e ideias relacionados ao projeto da EF-170 porventura apresentados.

7.2. A atuação do GT ocorre no âmbito do Ministério dos Transportes e de suas entidades vinculadas. Participam assim **como convidados, com direito a voz e voto**, os seguintes entes da sociedade civil, a Rede Xingu+; o Instituto Kabu; e os representantes dos Autores da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 6553, conforme caput do art. 1º e art. 3º:

Art. 1º Fica instituído Grupo de Trabalho com a finalidade de acompanhar os processos e os estudos relacionados ao projeto da EF-170, no âmbito do Ministério dos Transportes e de seus órgãos, agência e empresas.

[...]

Art. 3º Participarão como convidados, com direito a voz e voto, os seguintes entes da sociedade civil:

I - Rede Xingu+;

II - Instituto Kabu;

III - Representantes dos Autores da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 6553.

7.3. Visando a atender aos objetivos acima, a Subsecretaria de Sustentabilidade - SUS T, da Secretaria Executiva do Ministério dos Transportes, responsável pela coordenação do GT, desenvolveu o Plano de Trabalho do GT, com as seguintes atividades:

a) recebimento de documentos, sugestões e ideias relacionados ao projeto da EF-170 porventura apresentados;

b) estabelecimento de diálogo com Povos Indígenas, setor de Meio Ambiente, bem como com ICMBio, ANTT e autor da ADI 6553;

c) produção de documento técnico a respeito dos avanços verificados no GT, realizando um balanço do esforço conjunto e propondo sugestões para as etapas ulteriores do projeto; e

d) organização do Seminário Técnico sobre Viabilidade Socioambiental e Avaliação Socioeconômica do projeto da EF-170 - Ferrogrão também foi inserido no Plano de trabalho visando discutir tecnicamente os aspectos socioambientais do projeto do empreendimento proposto, ouvir e atender os anseios da população residente nas proximidades do Projeto, assim como dos povos indígenas, comunidades tradicionais, sindicatos, associações e movimentos sociais, comunidades científica, associações comerciais, entidades de classe, órgãos do governo, entre

outros. O seminário foi realizado nos dias 7 e 8 de maio de 2024, em Santarém e foram abordados os temas: Histórico e Impactos Socioambientais do Corredor Logístico Norte; O que é o projeto da Ferrogrão; Aspectos Socioambientais e Impactos Sinérgicos e Cumulativos; o Estado da Arte do Projeto; Direito a Consulta Livre, Prévia, Informada; bem como A Governança Territorial e Demarcação.

7.4. Nesses termos, ressalta-se que o objetivo do GT é acompanhar os processos e estudos relacionados ao projeto da EF-170, em especial receber as contribuições para a revisão dos estudos socioambientais do EVTEA - Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, por parte das mais diversas instituições, tanto acadêmicas quanto da sociedade civil e órgãos governamentais e da sociedade civil.

7.5. No entanto, concomitantemente a essas providências, no que tange ao licenciamento ambiental, a Infra S.A, empresa sucessora da EPL, entendeu que a decisão do Supremo Tribunal não afetava a expedição do Termo de Referência por parte do Ibama e dos órgãos intervenientes do licenciamento para elaboração dos estudos ambientais, conforme entendimento expresso no OFÍCIO Nº 166/2023/GEMAB-INFRASA/SUGAT-INFRASA/DIREM-INFRASA/DIREX-INFRASA/CONSADINFRASA/AG-INFRASA (SEI nº 7307640), da Infra S.A de 06 de julho de 2023:

Destacamos, ainda, que a interpretação adequada da Constituição e da Convenção 169 exige a consulta aos povos indígenas seja informada, ou seja, deve propiciar às comunidades ouvidas o conhecimento pleno sobre o projeto e os potenciais impactos sobre o contexto social, cultural, econômico e político, bem como a avaliação de suas vantagens e desvantagens. Logo, o atendimento ao caráter "informada" da consulta somente poderá ser efetivamente cumprido, quando se tenha os estudos ambientais e indígenas concluídos e analisados pelos órgãos competentes. Fato esse corroborado pelo agravo regimental na Suspensão de Liminar de Sentença nº 1745, do Superior Tribunal de Justiça, no sentido de que a realização de meros estudos preliminares, atinentes tão somente à viabilidade da implantação do empreendimento, não possui o condão de **afetar diretamente** as comunidades.

Ou seja, como já manifestado pelo setor de transportes em momento pretérito, é fundamental aguardar a conclusão dos estudos ambientais e indígenas para permitir a realização da consulta na sua integralidade e nos termos do que exige o regramento da OIT 169. Não obstante, em paralelo a isso, não nos furtamos de promover discussões para esclarecer as comunidades sobre as especificidades deste momento de estruturação para execução da Ferrogrão.

Por fim, quanto à incorporação dos resultados dos processos de Consulta na decisão motivada sobre viabilidade do projeto, conforme já demonstrado anteriormente, a viabilidade ambiental do empreendimento é atestada por meio da emissão da Licença Prévia - LP, no âmbito do processo de licenciamento, de modo que tal análise deve ser procedida pelos órgãos competentes, nesse caso, IBAMA e FUNAI.

8. DAS REUNIÕES ARTICULADAS E SEUS PARTICIPANTES ATIVOS:

8.1. Como comprovação, evidência, do que diz o ofício COTA nº 00850/2024/CONJURMT/CGU/AGU (SEI nº 8728533), apresentam-se as ações desenvolvidas pelo Grupo de Trabalho Ferrogrão, descrevemos abaixo todo o histórico detalhado, contendo as evidências das datas, das convocações, planejamento, atas e outras informações e dados pertinentes, que evidenciam a seriedade e comprometimento do Ministério dos Transportes das atividades desenvolvidas pelo GT, onde configura o pleno interesse, esforço e incansável articulação técnica com objetivo de escuta ativa e plena:

11. Relatam que "diante deste quadro, de **inação dos setores do governo para apresentar e dialogar sobre os estudos da Ferrogrão (EF-170)**, houve a decisão dos membros da sociedade civil e do autor desta ADI de não mais participar deste Grupo de Trabalho (em 29 de julho de 2024), **por não ter nenhuma possibilidade de diálogo, de conclusão dos estudos** e da participação da sociedade civil na construção destes, por absoluta falta de material e de tempo para se chegar em agosto de 2024 com algo com

algum grau de maturidade institucional e qualidade socioambiental".

[...]

15. Ostentam em suma, que "o governo federal, especialmente o Ministério dos Transportes, não conseguiu assegurar um processo de diálogo e de participação efetiva", daí porque haveria descumprimento da decisão do Ministro Relator,

8.2. À princípio, destacamos que as reuniões do GT Ferrogrão tiveram um amplo planejamento e participação dos seus membros, afins que os seus objetivos fossem alcançados, considerando a duração, planejamento e ampla participação dos convidados. Além de promover debates amplos, com a sociedade civil, os órgãos de governo, as organizações dos povos indígenas, e as organizações não-governamentais, o Ministério dos Transportes abriu um canal exclusivo para encaminhamento de sugestões ao grupo de trabalho por meio do e-mail por meio do e-mail gt.ferrograo@transportes.gov.br.

8.3. Abaixo a descrição das reuniões realizadas:

I - Reunião inaugural: Realizada nos dias 26 de outubro de 2023 (reunião inaugural - online), horário de início 16:30h e término às 17:30h, a convocação SEI nº 8735427;

II - 1º Reunião: Realizada 20 de novembro de 2023, horário de início 9h e término às 16h;

III - 2ª Reunião: Realizada de dezembro de 2023, horário de início 9h e término às 16h;

IV - 3ª Reunião: Realizadas 07 de fevereiro de 2024, horário de início 9h e término às 16h;

V - Seminário Técnico Ambiental: Realizado em 07 e 08 de maio de 2024 com a participação de lideranças locais em Santarém/Pará, representantes de instituições de ensino superior, Organizações Não Governamentais, Entidades Governamentais e representantes dos Povos Indígenas e Comunidades Quilombolas, para ampliar a participação da sociedade a respeito dos temas discutidos no GT.

8.4. Reunião Inaugural

8.4.1. A reunião inaugural do GT ocorreu no dia 26 de outubro de 2023 e foi realizada pela plataforma TEAMS. Estiveram presentes membros da SUST/MT, Consultoria Jurídica - CONJUR/MT, Secretaria Nacional de Transportes Ferroviários - SNTF/MT, INFRA S.A., Instituto Kabu e Organização indígena competente da Rede Xingu +. Os representantes do GT solicitaram que as dinâmicas fossem presenciais, com a apresentação de reuniões temáticas e debates com a participação de convidados e especialistas de cada tema. Foi apresentado o estado da arte do projeto no qual todos os presentes esclareceram as expectativas sobre o GT. Desta forma, foi conversado sobre como os representantes do GT gostariam que fossem as próximas reuniões, assim como temas a serem debatidos, os convidados/especialistas e a organização cronológica para elaboração conjunta do Plano de Trabalho. No arquivo (SEI nº 8735427) consta a lista de participantes.

8.5. 1ª Reunião

8.5.1. A reunião realizada no dia 20 de novembro de 2023 - 1ª reunião foi presencial, tendo como tópicos: Contextualização sobre o surgimento do projeto da ferrogrão (Procedimento de Manifestação de Interesse – PMI), discussão sobre os desdobramentos socioambientais do empreendimento, atualização do EVTEA e apresentação e discussão do cronograma inicial do GT e do Plano de Trabalho proposto. A memória da reunião, incluindo pauta consta em SEI nº 8735450.

8.5.2. Estiveram presentes SUST/MT, SNTF/MT, CONJUR/MT, Subsecretaria de Parcerias - SPAR/MT, INFRA S.A, Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, Estação da Luz Participações LTDA - EDLP, Instituto Kabu e Organização indígena competente da Rede Xingu +. A lista de presença da reunião encontra-se no SEI nº 8735450.

8.5.3. A reunião iniciou-se com a apresentação dos aspectos técnicos do Estudo de

Viabilidade. O sr. Guilherme Quintella, Presidente/CEO da Estação da Luz Participações S/A - EDLP, apresentou o EVTEA explicando como surgiu o projeto Ferrogrão, a apresentação dos Estudos do Procedimento de Manifestação de Interesse - PMI, os desdobramentos socioambientais, a atualização do EVTEA, os enfoques social e ambiental e o cronograma inicial. Também foi informado que a atualização do EVTEA, sob uma perspectiva setorial, prevê a promoção e implementação da descarbonização, havendo uma reavaliação das premissas da modelagem econômico-financeira combinada com estratégias socioambientais.

8.5.4. Foi apresentado o cronograma de atualização dos estudos para março de 2024, o qual será elaborado com recursos privados. Após essas considerações, Guilherme agradeceu o convite e propôs encaminhar a apresentação a todos participantes. Após a referida apresentação houve debate de cerca de 30 minutos sobre o conteúdo apresentado.

8.5.5. A empresa INFRA S.A fez uma apresentação do componente ambiental - EIA/RIMA. Foi. Nessa oportunidade, a INFRA S.A, informou que realizou uma análise preliminar dos possíveis para inclusão no aprimoramento dos estudos ambientais e das melhorias das condicionantes baseada no primeiro documento encaminhado pela rede Xingu+ na qual apresenta uma análise detalhada (SEI nº 8745062) com propostas de condicionantes socioambientais. Após a fala da INFRA S.A havia reservado 30 minutos para debate e discussões dos convidados.

8.5.6. Os membros do GT solicitaram abertura de diálogo com o órgão que elaborou o Caderno de Avaliação socioeconômico, que foi compartilhado no e-mail institucional do Grupo pela Rede Xingu+ e expressou sua preocupação por conta do desmatamento que ocorrem próximas as aldeias, além da preocupação com a invasão de Terras Indígenas.

8.5.7. Nesse encontro foi destacada a importância da participação e da construção conjunta dos estudos e também a inclusão de todos os atores necessários para a governança socioambiental da Ferrogrão.

8.5.8. A SUST apresentou aos convidados o Plano de Trabalho do GT mostrando o cronograma e próximas etapas. Para esse momento da reunião estava reservado tempo para debate e deliberação das decisões. Como encaminhamento para a reunião seguinte, foi solicitado que fosse aprofundada a discussão do Caderno de Estudo Socioeconômico com a participação da EDPL. Também foi combinado que o MT divulgaria o canal de promoção de transparência do GT com o objetivo de ampliar a discussão e recebimento de contribuições. A lista de participantes consta no SEI nº 8735411.

8.6. 2ª Reunião

8.6.1. No encontro realizado em 21 de dezembro de 2023 os convidados e representantes do GT puderam participar de forma híbrida, pois o encontro foi presencial e pela plataforma TEAMS. Consistiu na reunião temática sobre Estudo socioambiental. Vários especialistas foram chamados para o evento que teve duração de 9 às 16h.

8.6.2. Torne-se necessário ressaltar a presença de mais de 23 instituições, cerca de 67 pessoas tornado o evento multidisciplinar e com total franqueza de diálogo com a sociedade.

8.6.3. Essa reunião teve como temática Gestão de Riscos Socioambientais, tendo as seguintes palestras: Apresentação sobre os impactos socioambientais da Ferrogrão (Professor Luís Henrique Sanches da Escola Politécnica/USP), Apresentação sobre os riscos climáticos da Ferrogrão (Consultor Daniel Thá, sócio-diretor da Kralingen) e Apresentação - Aspectos socioambientais da Ferrogrão (Flávio Acatauassú - Diretor-Presidente da AMPORT). Após cada explanação estava reservado tempo de 20 minutos para debate dos convidados.

8.6.4. Dentre os assuntos comentados falou-se da necessidade de atualização dos estudos do caderno socioambiental, a importância da Ferrogrão como indutora de requalificação territorial, aspectos de destinação e regularização das terras públicas e a consolidação e gestão de áreas protegidas. Também houveram esclarecimentos sobre Perspectiva sobre complementação do TR do componente indígena e andamento do Processo de Compensação da Unidade de Conservação Jamaxim.

8.6.5. Como encaminhamentos ficou definido marcar uma reunião entre SUST, SNTF, INFRA SA, ANTT para avaliar a inserção das contribuições escritas e sugestões oriundas da reunião temática do estudo socioambiental, enviar para todos os participantes os documentos encaminhados para essa reunião temática; e agendamento da Próxima reunião do GT 30/01/24 (Reunião sobre o tema Estudo Socioeconômico). A memória da reunião encontra-se em SEI nº

8735457.

8.6.6. Essa reunião foi realizada presencialmente e via Teams, obtendo desta forma, maior alcance de entes públicos e também da sociedade civil. Estiveram presentes Dentre os participantes estavam a SUST/MT, SNTF/MT, CONJUR/MT, Subsecretaria de Parcerias - SPAR/MT, INFRA S.A, Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, Ministério Público de Roraima - MPRR, Kralingen Consultoria, Escola Politécnica de universidade de São Paulo - Poli/USP, IPHAN, Instituto Kabu e Organização indígena competente da Rede Xingu +. A lista de participantes está no SEI nº 8735432.

8.7. 3ª Reunião

8.7.1. A Reunião do dia 07 de fevereiro de 2023 foi iniciada às 09h30 e finalizou às 16 h – tiveram como tópicos: contextualização sobre o objetivo que foi ampliação dos canais de escuta e análises existentes, além de ouvir e fortalecer o debate, considerando ainda os resultados a serem apresentados ao Supremo Tribunal Federal na Ação Direta de Inconstitucionalidade – ADI.

8.7.2. A reunião se iniciou com um momento de fala dos movimentos sociais convidados. Uma demanda bastante solicitada foi que a próxima reunião não ocorresse em Brasília e sim dentro dos territórios/municípios que serão afetados, tendo em vista as dificuldades de deslocamento de alguns dos participantes da sociedade civil. Outros participantes sugeriram também que o seminário fosse realizado na cidade de Novo Progresso ou Itaituba em duas etapas. Reiterou a necessidade de que os encontros sejam feitos na região para que se possa conhecer e discutir o projeto, considerando as dificuldades dos povos. O Subsecretário de Sustentabilidade, Sr. Cloves Benevides, acatou a sugestão de que o seminário técnico seria realizado localmente, na região, e sendo um espaço de troca, que fossem apresentados documentos referencias considerado o direito da sociedade civil de divergir.

8.7.3. Logo após foi apresentada as contribuições aos estudos socioambientais e riscos socioambientais pela empresa INFRA S.A, seguido de debate de 30 minutos entre os presentes. Também foi realizada a explanação sobre a metodologia utilizada na “Avaliação Socioeconômica da Ferrogrão” e o “Guia Geral de Análise Socioeconômica de Custo-Benefício de Projetos de Investimento em Infraestrutura” (Rodolfo Benevuto, Diretor Associado de Programas do Global Infrastructure Hub), seguida de debate de 15 minutos, apresentação sobre a Avaliação Socioeconômica para o projeto (Claudio Roberto Frischlack, Presidente da Inter.B - Consultoria Internacional de Negócios, Diretor de país do International Growth Center, seguido de debate de 15 minutos e por fim, apresentação dos aspectos socioeconômicos (Sra. Elisangela Pereira Lopes - Assessora Técnica de Logística e Infraestrutura - Confederação Nacional da Agricultura - CNA), também seguido de debate (20 minutos). A memória da reunião, contendo pauta está em SEI nº 8735466.

8.7.4. Dentre os participantes estavam a SUST/MT, Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica – AMPORT , SNTF/MT, CONJUR/MT, Subsecretaria de Parcerias - SPAR/MT, INFRA S.A, Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, Ministério Público de Roraima - MPRR, Instituto Augusto Leverger, Grupo Mulheres do Trairão - PA, INERB, Associação Povos Ameaçados - APA, BR 163 Sustentável, Confederação Nacional da Agricultura - CNA, Associação Indígena Apiaká, Programas do Global Infrastructure Hub, Associação dos Transportadores de Cargas e dos Caminhoneiros da BR 163, Associação Indígena Pariri, Coalisão Internacional sobre Florestas e Finanças, IPHAN, FUNAI, Ministério dos Povos Indígenas, Instituto Kabu e Organização indígena competente da Rede Xingu +. A lista de participantes está no SEI nº 8735501.

8.7.5. Nessa oportunidade, a SUST foi convidada para participar do Tribunal Popular sobre a Ferrogrão, a ser realizado no dia 04 de março de 2024, em Santarém. Convite aceito pelo Subsecretário que enviou 3 representantes da Subsecretaria (SEI nº 8745081).

8.7.6. Tiveram como encaminhamentos, mediante deliberação conjunta, a realização do Seminário na segunda quinzena de março na cidade de Santarém/PA, planejado a partir da sugestão de programação do seminário na ser encaminhado por parte da Rede Xingu +; e o envio formal dos subsídios do GT (estudos, referências teóricas, apresentações ou oposição) para construção das adequações e qualificação do debate formalização das posições após a reunião para qualificação dos trabalhos das equipes técnicas.

8.8. Seminário Técnico sobre viabilidade dos Aspectos Socioambientais da Ferrogrão

8.8.1. O Seminário Técnico sobre viabilidade dos Aspectos Socioambientais da Ferrogrão ocorreu nos dias 7 e 8 de maio de 2024. Foi uma demanda da sociedade civil, solicitada nas reuniões anteriores com o intuito de aprofundar as discussões em um local mais próximo do empreendimento.

8.8.2. Destaca-se que o convite para esse evento foi amplamente distribuído com o intuito de envolver as entidades e órgãos públicos, a academia, as associações e etc. Para divulgação e convite aos participantes foram redigidos e as informações foram também disponibilizadas no site do Ministério.

8.8.3. O seminário foi dividido em painéis, com diferentes temas nos quais os especialistas tiveram a oportunidade de discorrer sobre os principais entraves e possibilidades para o empreendimento. Os temas abordados foram:

I - Histórico e impactos socioambientais do Corredor Logístico Norte,

II - O que é o projeto Ferrogrão?,

III - Aspectos socioambientais e impactos sinérgicos e cumulativos,

IV - Direito a Consulta Livre, Prévia, Informada, Governança territorial e demarcação.

8.8.4. Ressalta-se que os membros do GT puderam indicar palestrantes para cada tema dos painéis, assim como a SUST. Antes do seminário, a SUST reuniu-se com os representantes do GT em diferentes momentos para garantir que as solicitações fossem contempladas para o evento.

8.8.5. No evento também houve a oportunidade de Apresentação dos povos indígenas, dos municípios, dos sindicatos, das associações, dos movimentos, das comunidades e demais grupos sociais presentes para discorrerem sobre o tema. Na planilha do evento existia, além dos momentos de palestras, momentos de debates com duração de cerca de 30 minutos. Houveram manifestações dos povos indígenas, inclusive com a entrega dos protocolos de consulta de diferentes etnias ao sr. Cloves Benevides. A programação encontra-se em SEI nº 8745514.

8.8.6. O seminário foi uma oportunidade considerada importante pela Subsecretaria de Sustentabilidade que pode se aproximar das comunidades que possivelmente serão impactadas pelo empreendimento. Houve esforço tanto da parte do governo quanto das comunidades para estarem presentes no evento. Foram contempladas, comunidades tradicionais, povos indígenas, comunidades quilombolas, estudantes da universidade (UFOPA), especialistas da academia, entidades e órgãos públicos. A lista de presença encontra-se SEI nº 8735531.

8.8.7. O evento foi finalizado com a exposição dos temas sobre patrimônio arqueológico da região, com o Iphan e com a fala final do sr. Cloves Benevides, Subsecretário de Sustentabilidade. A memória da reunião encontra-se em SEI nº 8745514.

8.8.8. Em suma, percebeu-se que era uma importante oportunidade de diálogo franco e aberto para uma construção coletiva do debate sobre o empreendimento. Afinal, foram 2 dias de seminário, com intensa participação popular (das 8h às 17h45).

8.9. Da Participação de Órgãos estatais

8.9.1. Conforme o ofício COTA nº 00850/2024/CONJUR-MT/CGU/AGU (SEI nº 8728533) temos o seguinte ponto da referida petição, sobre a participação de demais órgãos estatais na composição do GT:

13. Alegam ainda que "**a completa ausência dos demais órgãos estatais na composição do Ferrogrão** inviabilizaram qualquer solução de governo, mas apenas a exposição de uma série de questões não solucionadas por um Grupo de Trabalho que não pode contar com a participação de órgãos como o **ICMBio, a FUNAI, o IBAMA, o IPHAN**, além dos demais necessários ao deslinde da questão, especialmente os órgãos definição de políticas públicas, como o Ministério do Meio Ambiente, o Ministério dos Povos Indígenas e a Casa Civil. Nesta última, órgão central e de coordenação do Novo PAC, sequer produziu-se um diálogo interno no próprio governo, ainda muito menos com o referido GT". **grifo nosso**

8.9.2. Desta forma, conforme Portaria nº 994/2023 (SEI nº 8409437) , a composição segue os critérios citados abaixo:

"Art. 2º O Grupo de Trabalho será composto por representantes das seguintes unidades do Ministério dos Transportes:

I - Subsecretaria de Sustentabilidade da Secretaria-Executiva;

II - Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário;

III - Subsecretaria de Parcerias da Secretaria-Executiva;

§ 1º A coordenação dos trabalhos caberá à Subsecretaria de Sustentabilidade da Secretaria Executiva do Ministério dos Transportes.

§ 2º O Grupo de trabalho será assessorado juridicamente em suas reuniões pela Consultoria Jurídica junto ao Ministério dos Transportes.

Art. 3º Participarão como convidados, com direito a voz e voto, os seguintes entes da sociedade civil:

I - Rede Xingu+;

II - Instituto Kabu;

III - Representantes dos Autores da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 6553;

Parágrafo único. Fazendo-se necessário, o Grupo de Trabalho poderá convidar e solicitar apoio técnico do Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima, Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade, Infra S.A., Ministério dos Povos Indígenas, Fundação Nacional dos Povos Indígenas e quaisquer outras entidades e instituições, públicas ou privadas, que possam colaborar com os trabalhos."

8.9.3. A coordenação do GT seguiu estritamente as definições da citada Portaria, convidando representantes de outros órgãos, mediante Ofício e utilizando o e-mail institucional do GT. Isso ocorreu nas reuniões do dia 21/12/23, 07/02/24 e no seminário Técnico, eventos já descritos nessa nota (itens 8.5.12, 8.5.19 e 8.5.26).

9. DO ESTUDO DE VIABILIDADE TÉCNICO, ECONOMICO E AMBIENTAL:

9.1. Segundo o ofício COTA nº 00850/2024/CONJUR-MT/CGU/AGU (SEI nº 8728533) temos os seguintes pontos da petição referente a atualização dos estudos sugeridos da Petição 11706:

"Os peticionários aduzem que, apesar dos esforços que envidaram, não foi possível a conclusão e a atualização dos estudos sugeridos pela Petição 11706, muito menos a avaliação dos estudos por parte dos setores da sociedade civil e do autor da ação, presentes no Grupo de Trabalho (GT Ferrogrão) instaurado pela União, no âmbito do Ministério dos Transportes (por sua Secretaria de Sustentabilidade), mediante a Portaria nº 9941, de 17 de outubro de 2023."

[...]

"Afirmam que "remanescem intocados muitos dos pressupostos e dos critérios ofertados pela sociedade civil" (como o estudo denominado "CONDICIONANTES SOCIOAMBIENTAIS DO PROJETO FERROGRÃO (EF170) NA FASE DE PLANEJAMENTO"), e "nem mesmo os pontos já percebidos pelo governo como inconclusos foram superados"

9.2. Cabe destacar que a primeira entrega do EVTEA foi realizada em 29 de outubro de 2015, com revisões em 22 de março de 2016 e em 26 de abril de 2017. Sobre o processo de

consolidação das contribuições recebidas desde a instituição do atual GT, a Infra S.A , o Ministério dos Transportes e ANTT têm realizado a análise pontual desses documentos, conforme cronograma detalhado a seguir:

a) Em 04/10/23 foi realizado o início da retomada do processo de revisão do EVTEA da Ferrogrão;

b) De 20/12/2023 a 02/04/2024, ocorreram quatro Pontos de Controle - PDC com a INFRA S.A, Secretaria Nacional de Transportes Ferroviários - SNTF, do Ministério dos Transportes e ANTT, para análise das contribuições recebidas durante a 1ª, a 2ª e 3ª reuniões contendo as contribuições dos órgãos como por exemplo ICMBio, Ibama, Funai e do próprio PSol participante das reuniões supramencionadas onde foram consideradas a voz ativa, conhecimento técnico e incorporação de estudos e sugestões, bem como daquelas encaminhadas por meio do OFÍCIO Nº 62/2024/SUST/SE (SEI nº 8130302), de 11 de março de 2023 e OFÍCIO Nº 177/2024/SUST/SE (SEI nº 8476351), de 19 de junho de 2024, conforme especificado a seguir:

- 20/12/23 - PDC 1;

- 31/01/24 - PDC2;

- 28/02/24 - PDC3; e

- 02/04/24 - PDC4

c) a partir de 08/02/2024, foram realizadas reuniões de acompanhamento específico, por tema:

- 08/02/24 - Alinhamento Jurídico-Regulatório (ANTT e INFRA-SA)

- 15/03/24 - Kickoff Socioambiental (parte 1)

- 20/03/24 - Kickoff Socioambiental (parte 2)

- 25/04/24 - Alinhamentos prévios INFRA SA, sobre Questões sociais

- 25/04/24 - Alinhamentos com a INFRA SA sobre o Caderno Socioambiental

- 22/05/24 - Esclarecimentos e devolutivas sobre a Nota Técnica de análise da INFRA SA sobre o CAPEX, Rev2024/1

- 27/05/24 - Esclarecimentos e devolutivas sobre a Nota Técnica de análise da INFRA SA sobre CAPEX/OPEX/DEMANDA, Rev2024/1

- 18/06/24 - Esclarecimentos e devolutivas sobre a Nota Técnica de análise da INFRA SA sobre o Caderno ACB (Análise Socioeconômica de Custo-Benefício), Rev2024/1

- 11/07/24 - Esclarecimentos e devolutivas sobre a Nota Técnica de análise da INFRA SA sobre o Caderno Socioambiental, Rev2024/1

- 16/07/24 - Esclarecimentos e devolutivas sobre a Nota Técnica de análise da INFRA SA sobre o Caderno Socioambiental, Rev2024/1

9.3. Contribuições do GT nos Estudos Ambientais

9.3.1. Com o desenvolvimento das reuniões do Grupo de Trabalho, e o dialogo aberto com sociedade civil, considerando também a divulgação do canal exclusivo para encaminhamento de sugestões ao GT por meio do e-mail por meio do e-mail gt.ferrograo@transportes.gov.br, foram recebidas diversas contribuições da sociedade civil, as quais constam encaminhamos sob SEI nº 8736800, dentre as quais:

I - Resumo Executivo - Xingu + (SEI nº 8746618);

- II - Nota Técnica o Condicionantes Ferrogrão (8745062)
- III - Relatório Final - Movimento BR-163 (SEI nº 8744946);
- IV - Carta de SINOP - 26 maio 2023 (SEI nº 8745105);
- V - Contribuições - Claudio Fristack (SEI nº 8745096);
- VI - Ofício nº 1511/2024 - MMA (SEI nº 8746409);
- VII - Protocolo de Consulta e Consentimento - Terena (SEI nº 8745183);
- VIII - Protocolo de Consulta e Consentimento - Apiakás (SEI nº 8745186);
- IX - Relatório Fotográfico Ferrogrão - Augusto Levenger (SEI nº 8746413);
- X - Contribuições GT Infra e Justiça Social (SEI nº 8745051);
- XI - Contribuição Silvio Marinho (SEI nº 8745176);
- XII - Contribuições do Grupo de Defesa da Amazônia (SEI nº 8745071);
- XIII - Contribuições Cleo Mota (SEI nº 8744972; 8744979; 8744996; 8745014).

9.3.2. Entre os assuntos abordados nas contribuições foram apontados como alguns assuntos relevantes:

- I - Análise Custo-Benefício do empreendimento;
- II - Balanço de emissões;
- III - Indicação da não interferência do traçado com o Parque do Jamanxim;
- IV - Diagnóstico preliminar de Terras Indígenas situadas nos 16 municípios interceptados pelo traçado;
- V - Indicação preliminar de novos impactos socioambientais;
- VI - Dimensionamento de novos programas ambientais para as fases de implantação e operação, com vistas a atender as peculiaridades da região;
- VII - Precificação para atendimento da Instrução Normativa nº 112/INCRA, para assentamentos rurais interceptados;
- VIII - Precificação para programa arqueológico específico para sítios localizados nas proximidades das TIs diretamente afetadas, em atendimento à Portaria Normativa IPHAN nº 375/2018; e
- IX - Análise das Políticas Públicas federais, estaduais e municipais que incidem sobre a área de estudo, bem como estabelecimento de correlação com os programas ambientais propostos.

9.3.3. Desta forma todas as contribuições recebidas, bem como os pontos convergentes e divergentes das discussões do GT foram encaminhados à Infra S.A, através do Ofício Nº 62/2024/SUST/SE (8130302) para atualização dos estudos, que inicialmente foram elaborados no âmbito do chamamento Público de Estudos do Ministério dos Transportes nº 11/2014 e do Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) - instrumento optativo usado pela Administração Pública para apresentação de estudos em estruturação de projetos, firmado com o intuito de consolidar parceria com a iniciativa privada para elaboração de estudos.

9.4. Conclusão dos Estudos

9.4.1. Os estudos de viabilidade, foram realizados pela empresa EDLP Estação da Luz Participações, que referem-se a atualização do Caderno Socioambiental do Estudo de

Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA. Estes contratados pela INFRASA, uma vez que a elaboração deste não está dentre os objetivos do GT, de acordo com a Portaria do Ministério dos Transportes nº 994 (SEI nº 8717888), coube ao Grupo de Trabalho receber as contribuições de diversas entidades, para inclusão nos estudos contratados.

9.4.2. Ressalta-se que conforme citado no item 9.3.1, todas as contribuições e condicionantes encaminhadas pela sociedade civil, foram aceitas para realização dos estudos

9.4.3. Desta forma, o encaminhamento dos Estudos Técnicos, contratados pela INFRASA, ao Ministério dos Transportes, visando a sua análise foi no dia 08/08/2024, através do Ofício nº 291/2024/PRESI-INFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA (SEI nº 8678018 - Processo 50050.004287/2024-13). Onde passou por análise da Secretaria Nacional de Transportes Ferroviários, da Subsecretaria de Sustentabilidade e pela e pela Consultoria Jurídica deste Ministério, que deverá ser repassado a sociedade civil.

9.4.4. Conforme as datas apresentadas, justifica-se não ter submetido a sociedade civil, pois os estudos ainda estavam em andamento. Assim como o prazo de ampliação do GT para mais 180 dias, conforme PORTARIA Nº 365, DE 11 DE ABRIL DE 2024 (SEI nº XXXX), o prazo correto será de 08 de outubro para finalização das atividades junto a sociedade civil.

9.5. Ganhos da Atualização do EVTEA

9.5.1. Com as atividades desenvolvidas pelo GT, especificamente as contribuições recebidas da sociedade civil, ocorreu a articulação entre Ministério dos Transportes realizada, pela Secretaria Nacional de Transportes Ferroviários, a Subsecretaria de Sustentabilidade com a INFRASA e ANTT, para inclusão destes nos estudos ambientais.

9.5.2. Desta forma, todas as demandas do GT foram acatadas e incluídas no estudo, as mais críticas debatidas nas reuniões, que foram incluídas são:

- I - Atualização dos Planos e Programas de mitigação e/ou compensação socioambiental, com ações alinhadas a outros planos e políticas de governo (ex.: PPCDAM);
- II - Análise socioeconômica de custo benefício da implantação do projeto utilizando o GUIA ACB do Ministério da Fazenda 2022;
- III - Apresentação dos impactos e externalidades positivas e negativas dos três terminais (Sinop/MT, Matupa/MT e Miritituba/PA) da Ferrogrão .

9.5.3. Além das demandas apresentadas pelo GT, a EDLP (Empresa responsável pelo EVTEA) elaborou um estudo de balanço de emissões de GEE decorrentes da implantação e operação da Ferrogrão. Foram analisados:

- I - Desmatamento para a construção da Ferrogrão;
- II - Mudança da Matriz de transporte;
- III - Potencial de conversão de pastagem degradadas;
- IV - Diretrizes para Embarque da produção agrícola na Ferrogrão

9.5.4. Com relação aos estudos socioambientais, destacam-se os seguintes ganhos:

- I - Foram sugeridos 56 programas, sendo 22 novos programas que não estavam contemplados no EIA de 2020;
- II - Foram identificados 11 potenciais impactos que não estavam contemplados no EIA
- III - Alinhamento aos programas (para e ppcdm)
- IV - Compensações Socioambiental previstas no projeto R\$ 799M (julho/2023);
- V - Opex socioambientais: aproximadamente R\$ 14M/ano (julho/2023).
- VI - Sem terminais de carga e descarga em área de vegetação nativa.

III. CONCLUSÃO

9.10. Como diretriz, o Grupo de Trabalho da Ferrogrão, coordenado pela Subsecretaria de Sustentabilidade e com a participação de vários órgãos governamentais e entidades não governamentais, realizou a interlocução necessária junto à sociedade civil, conforme evidenciado nesta Nota Informativa, seja nas reuniões ordinárias ou por meio de canais de comunicação, bem como o alinhamento das orientações advindas dos órgãos intervenientes, juntamente com as entidades vinculadas sobre os processos decorrentes de estudos, análises e toda e quaisquer informações pertinentes ao projeto, de todos os entes envolvidos, bem como o acompanhamento e o monitoramento da execução das ações resultantes destes, respeitando e cumprindo a legislação pertinente.

9.11. Sobre os trabalhos do GT Ferrogrão, instituído pela Portaria nº 994 (SEI nº 8641015), de 17/10/2023 cabe informar que foram realizadas três reuniões na sede no Ministério dos Transportes, com órgãos envolvidos na ADI 6553, órgãos de governo, associações dos Povos Indígenas, e organizações não-governamentais, além da realização do Seminário Técnico Ambiental para ampliar a participação da sociedade a respeito dos temas discutidos no GT como também para recebimento de contribuições sobre os aspectos socioambientais e do projeto da Ferrogrão.

9.12. Desta forma, considera-se que a sociedade civil teve o espaço necessário, dentro de um processo democrático, no ambiente do Grupo de Trabalho, conforme as evidências do item 8. Os temas das reuniões foram definidos em comum acordo em conjunto com a sociedade, sendo que cada reunião tinha uma prévia preparatória, em que se definia sugestões para programação. Ressalta-se que todas as contribuições recebidas no âmbito do GT para atualização dos Estudos Ambientais, consideraram a sociedade civil, sendo repassadas e incluídas pela INFRASA no contrato de realização dos estudos, conforme evidenciado no item 9.

9.13. No que se refere a disponibilização da atualização dos estudos ambientais a sociedade civil, considerando que estes foram encaminhados em 08 de agosto de 2024 para o Ministério dos Transportes, para análise da Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário, Subsecretaria de Sustentabilidade e CONJUR, registra-se que não houve tempo hábil para conclusão e repasse a sociedade civil. No entanto considerando o prazo para conclusão das atividades do GT para 08 de outubro de 2024, conforme Portaria nº 365, de 11 de abril de 2024 (SEI nº 8641041), ainda há tempo hábil para divulgação dos estudos e a continuidade do planejamento das atividades do GT.

9.14. Nesses aspectos, baseado na linha de tempo do empreendimento, observa-se que a constante retomada do processo a "estaca zero" acarreta em significativo prejuízo de reanálise processual por parte das instituições envolvidas e coloca em cheque o esforço e demanda de cada ente participativo como exaustivamente demonstrado. Sendo assim verifica-se a necessidade de ser promovida uma abordagem assertiva para potencial identificação e correção de possíveis problemas, tal como um avaliação prévia do acervo documental a ser apresentado em cumprimento das solicitações do órgão ambiental por meio de check-list ou por outro meio mais apropriado. Desta forma, esta Subsecretaria está disponível para o diálogo com a sociedade civil, no âmbito GT, visando o encaminhamento dos estudos ambientais atualizados e a conclusão da proposta do Termo de Condicionantes Socio Ambientais para Ferrogrão, afins da conclusão das atividades deste Grupo de Trabalho, considerando que o mesmo ainda esta ativo.

9.15. Considerando o contexto descrito nesta conclusão, assim como as descrição das informações e evidências desta Nota Informativa, constata-se que o Grupo de Trabalho do Ferrogrão esta atendendo os objetivos específicos conforme definido pela Portaria nº 994 (SEI nº 8641015).

9.16. Diante do exposto, após os esclarecimentos sobre o projeto da EF-170 - Ferrogrão que foram prestados ao longo desta Nota Informativa, sugere-se o encaminhamento do presente documento à Consultoria Jurídica - CONJUR/MT.

25. A Procuradoria Federal junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres - PF/ANTT manifestou-se nos termos das INFORMAÇÕES n. 01531/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (Seq. 14), lastreadas nos subsídios fáticos apresentados pelo setor técnico da Agência (DESPACHO SUCON - SEI 25327891 - Seq. 15), das quais se destaca o

seguinte trecho:

3. Diligenciada tais informações ao setor técnico da ANTT (SUCON - Superintendência de Concessão da Infraestrutura), sobreveio manifestação daquele setor, na forma do DESPACHO SUCON SEI 25327891, onde se expõe os principais objetivos e estruturas relacionados ao(s) projeto(s) essenciais para o processo de concessão da EF-170 ("Ferrogrão"), ferroviária greenfield a ser implantada nos estados do Pará (PA) e Mato Grosso (MT).

4. Ademais disso, destaca não restar provado a alegada ausência de diálogo e debate, resultando na ineficiência de cada etapa atrelada ao projeto em destaque, carecendo tais apontamentos por parte das autoras de robustez jurídica, restando evidente o interesse legítimo da ANTT em assegurar a celeridade e eficácia dos processos de concessão Informa, contudo, que dados mais específicos relacionados ao Grupo de Trabalho (GT) formado seriam melhor elencados por parte da Subsecretaria de Sustentabilidade:

26. Conforme esclarecimentos apresentados pelas áreas técnicas desta Pasta e pela INFRA S.A, as contribuições apresentadas pela sociedade civil para o projeto EF-170 (Ferrogrão) no âmbito do Grupo de Trabalho foram consideradas e efetivamente avaliadas e, quando viáveis, devidamente implementadas nos estudos de viabilidade.

27. Ademais, foi informada a não interferência do traçado com o Parque do Jamaxim, tendo em vista que, "de acordo com as diretrizes definidas na atualização dos estudos, ao longo dos 49 km em que a Ferrogrão margeia área contígua ao Parque Nacional do Jamaxim seu traçado encontra-se inteiramente inserido na faixa de domínio da rodovia BR-163 definida na Lei 13 452/2017".

28. Ressalta-se o entendimento externado por esta Consultoria Jurídica (NOTA n. 00082/2024/CONJUR-MT/CGU/AGU, de 26 de janeiro de 2024 - NUP 50050.004796/2023-57, Seq. 5, aprovada pelo DESPACHO n. 00025/2024/CONJUR-MT/CGU/AGU e pelo DESPACHO DE APROVAÇÃO n. 00025/2024/CONJUR-MT/CGU/AGU - NUP 50050.004796/2023-57, Seq. 6 e 7) e referendado pela Secretaria-Geral de Contencioso - SGCT, nos termos do PARECER DE FORÇA EXECUTÓRIA n. 00069/2024/SGCT/AGU, de 8 de março de 2024 (NUP 50050.004796/2023-57, Seq. 11), no sentido de que "**a decisão cautelar na ADI nº 6.553 não opõe nenhum óbice à continuidade do processo de licenciamento ambiental da Ferrogrão, levando em conta o traçado original do projeto ou qualquer outro que se entenda mais adequado, desde que - repita-se - não haja a prática de nenhum ato de execução da obra ferroviária**".

29. Dessa forma, entende-se não estar caracterizado o descumprimento da decisão cautelar proferida pelo Ministro Relator, como alegado pelo autor.

30. Ante o exposto, é necessário encaminhar os autos à **Secretaria-Geral de Contencioso - SGCT**, com os documentos constantes nos Seq. 8 a 22 da presente NUP, a fim de subsidiar a manifestação do Advogado-Geral da União no processo.

31. À consideração superior.

32. Em caso de aprovação, à Divisão de Execução Processual, para que encaminhe os autos à **Secretaria-Geral de Contencioso**, para ciência da presente manifestação, acompanhada da documentação apresentada pelas áreas técnicas desta Pasta e pela INFRA S.A (Seq. 8 a 22 da NUP atual).

Brasília, 27 de agosto de 2024.

(assinatura eletrônica)

Elaine da Silva Ulhoa

Advogada da União

(assinatura eletrônica)

Paulo Roberto Magalhães de Castro Wanderley
Coordenador-Geral de Transportes e de Trânsito

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <https://supersapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 00748001172202442 e da chave de acesso 57bee382



Documento assinado eletronicamente por PAULO ROBERTO MAGALHÃES DE CASTRO WANDERLEY, com certificado A1 institucional (*.agu.gov.br), de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 1600356360 e chave de acesso 57bee382 no endereço eletrônico <https://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): PAULO ROBERTO MAGALHÃES DE CASTRO WANDERLEY, com certificado A1 institucional (*.agu.gov.br). Data e Hora: 27-08-2024 18:11. Número de Série: 65437255745187764576406211080. Emissor: Autoridade Certificadora do SERPRO SSLv1.



Documento assinado eletronicamente por ELAINE DA SILVA ULHOA, com certificado A1 institucional (*.agu.gov.br), de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 1600356360 e chave de acesso 57bee382 no endereço eletrônico <https://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): ELAINE DA SILVA ULHOA, com certificado A1 institucional (*.agu.gov.br). Data e Hora: 27-08-2024 18:20. Número de Série: 65437255745187764576406211080. Emissor: Autoridade Certificadora do SERPRO SSLv1.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
GABINETE DA CONSULTORIA JURÍDICA
ESPLANADA DOS MINISTÉRIOS, BLOCO R, 4º ANDAR, SALA 432 ED. SEDE - CEP: 70044-902 - BRASÍLIA/
DF TEL.: (61) 2029-7129 / 7155 - E-MAIL: CONJUR.MT@TRANSPORTES.GOV.BR

DESPACHO DE APROVAÇÃO n. 00352/2024/CONJUR-MT/CGU/AGU

NUP: 00748.001172/2024-42

INTERESSADOS: PARTIDO SOCIALISMO E LIBERDADE (P-SOL) - PARTIDO SOCIALISMO E LIBERDADE (P-SOL) E OUTROS

ASSUNTOS:

1. Aprovo a NOTA n. 01546/2024/CONJUR-MT/CGU/AGU da lavra do Dr. Paulo Roberto Magalhães de Castro Wanderley, Coordenador-Geral de Transportes Terrestres e de Trânsito, por seus próprios e jurídicos fundamentos.
2. À Divisão de Execução Processual, para que encaminhe os autos à **Secretaria-Geral de Contencioso - SGCT**, para ciência da presente manifestação, acompanhada da documentação apresentada pelas áreas técnicas desta Pasta e pela INFRA S.A (Seq. 8 a 22 da NUP atual).

a fim de subsidiar a manifestação do Advogado-Geral da União no processo.

Brasília, 27 de agosto de 2024.

MARCONI ARANÍ MÉLO FILHO

ADVOGADO DA UNIÃO

CONSULTOR JURÍDICO

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <https://supersapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 00748001172202442 e da chave de acesso 57bee382



Documento assinado eletronicamente por MARCONI ARANÍ MÉLO FILHO, com certificado A1 institucional (*.agu.gov.br), de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 1603979641 e chave de acesso 57bee382 no endereço eletrônico <https://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): MARCONI ARANÍ MÉLO FILHO, com certificado A1 institucional (*.agu.gov.br). Data e Hora: 27-08-2024 19:33. Número de Série: 65437255745187764576406211080. Emissor: Autoridade Certificadora do SERPRO SSLv1.



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
SECRETARIA - EXECUTIVA
SUBSECRETARIA DE SUSTENTABILIDADE

Despacho nº 415/2024/SUST/SE

Brasília, na data da assinatura.

Processo nº 50000.021999/2023-01

Interessado: Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário

Assunto: Estudos Atualizados do Projeto Ferrogrão (EF-170) - Grupo de Trabalho instalado pela Portaria nº 994, de 17 de outubro de 2023.

À Secretaria-Executiva:

Senhor Secretário-Executivo,

1. Reporto-me aos estudos para concessão da Ferrovia EF-170, conhecida como "Ferrogrão", no trecho entre Sinop/MT e Itaituba/PA, constantes do Processo nº 50050.004287/2024-13.
2. Preliminarmente, cumpre informar que o Caderno Socioambiental e o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental foram atualizados e aprovados, considerando as contribuições recebidas durante o Grupo de Trabalho, criado, em outubro de 2023, por meio da Portaria do Ministério dos Transportes nº 994 (SEI nº 7659825), para discutir os aspectos de viabilidade da EF-170 e facilitar o diálogo entre as partes. Nesse processo, as contribuições não contempladas serão identificadas, justificadas e formalizadas às partes interessadas.
3. Os referidos estudos foram aprovados pela INFRA S.A por meio da Nota Técnica Conjunta nº 2/2024/SUFER-INFRASA/DIPLAN-INFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA (SEI nº 8650986), pela Agência Nacional de Transporte Terrestre por meio da Nota Técnica SEI nº 6080/2024/GEMEF/SUCON/DIR/ANTT (SEI nº 8695703) e pela Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário por meio da Nota Técnica nº 35/2024/DOP-SNTF/SNTF (SEI nº 8696268).
4. Também foram protocolados em 02 de setembro de 2024, no Supremo Tribunal Federal, para fins de atuação no âmbito da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 6553, proposta pelo Partido Socialismo e Liberdade - PSOL contra a Lei nº 13.452, de 19 de junho de 2017 (conversão da Medida Provisória nº 758, de 19 de dezembro de 2016), que alterou os limites do Parque Nacional do Jamaxim.
5. Como providências subsequentes, **está prevista a publicização desses estudos à sociedade civil, e apresentação dos resultados ao Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima e aos demais interessados, e nesse sentido, solicito anuência da Secretaria Executiva para o cumprimento dessa atividade.**

Atenciosamente,

CLOVES EDUARDO BENEVIDES

Subsecretário de Sustentabilidade



Documento assinado eletronicamente por **Cloves Eduardo Benevides, Subsecretário de Sustentabilidade**, em 05/09/2024, às 20:46, 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 **8796460** e o código CRC **456F46FF**.



Referência: Processo nº 50000.021999/2023-01



SEI nº 8796460

Esplanada dos Ministérios, Bloco R, 4º Andar, Sala 423
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: (61) 2029-8169 - www.transportes.gov.br



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO
DEPARTAMENTO DE OBRAS E PROJETOS

NOTA TÉCNICA Nº 35/2024/DOP-SNTF/SNTF

Brasília, 26 de agosto de 2024.

PROCESSO Nº 50050.004287/2024-13

INTERESSADO: SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO - SNTF - E OUTROS

Referência: Processo nº 50000.021999/2023-01

Assunto: **Estudos para concessão da Ferrovia EF-170 (Ferrogrão)**

Senhor Secretário,

I. CONTEXTUALIZAÇÃO

1. Trata-se dos estudos para concessão da Ferrovia EF-170, conhecida como "Ferrogrão", no trecho entre Sinop/MT e Itaituba/PA.
2. O empreendimento em questão faz parte do Novo PAC, programa prioritário do Governo Federal que tem como um de seus objetivos garantir infraestrutura para competitividade e crescimento do Brasil.
3. Após sua implantação, o trecho ferroviário tende a se tornar um grande corredor de exportação de grãos pelo Arco Norte, reduzindo custos logísticos e contribuindo para o desenvolvimento sustentável do país.
4. O processo de estruturação para a construção e concessão da Ferrogrão teve seu início por meio de Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI), regido pelo Decreto nº 8.428, de 2 de abril de 2015, com a publicação do Edital de Chamamento Público em março de 2016.
5. Em seguida, no ano de 2017, os estudos desenvolvidos foram apresentados em Audiência Pública e, em 2020, submetidos à análise do Tribunal de Contas da União.
6. A análise pelo e. Tribunal foi posteriormente suspensa em virtude de liminar deferida no âmbito da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 6553 do Supremo Tribunal Federal, que questiona a constitucionalidade da Medida Provisória 758/2016, convertida na Lei nº 13.452/2017.
7. No entanto, uma vez que o objeto do referido diploma está relacionado ao empreendimento ferroviário em tela, todas as ações preparatórias relativas a ele foram paralisadas.
8. Cabe mencionar que, além deste Ministério – que conduziu o PMI – e da Estação da Luz Participações Ltda. (EDLP) – empresa selecionada no processo de PMI – diversos outros atores participaram da elaboração, discussão e posteriores ajustes nos estudos de viabilidade e demais documentos necessários à viabilização do empreendimento.
9. Nessa esteira, foram relevantes a participação da ANTT, que conduziu o processo de participação social e propôs o aprimoramento de modelagem original a partir de contribuições recebidas, e da Empresa de Planejamento e Logística – EPL (atual Infra S.A.), que também atuou na análise técnica dos produtos entregues pela EDLP.
10. Posteriormente, em 31 de maio de 2023, no âmbito da mesma ADI, a retomada da análise dos estudos e processos administrativos da Ferrogrão foi autorizada.
11. A partir dessa decisão, a EDLP manifestou interesse em dar continuidade ao processo de PMI e promover a atualização dos estudos entregues, necessária devido ao lapso de tempo em que as ações para a estruturação do empreendimento ficaram paralisadas.
12. Na nova governança estabelecida, coube à Infra a coordenação técnica para a atualização dos estudos, etapa em que foram produzidas por sua equipe técnica as Notas Técnicas Conjuntas nº 1/2024/SUFER-INFRA/DIPLAN-INFRA/DIREX-INFRA/CONSAD-INFRA/AG-INFRA (SEI nº 8515144) e nº 2/2024/SUFER-INFRA/DIPLAN-INFRA/DIREX-INFRA/CONSAD-INFRA/AG-INFRA (SEI nº 8650986).
13. As referidas Notas Técnicas Conjuntas analisaram os documentos entregues pela EDLP ao longo do processo de atualização dos estudos da Ferrogrão, concluindo que o material apresentado está em condições técnicas

suficientes para que o rito processual visando à licitação do empreendimento tenha continuidade.

14. Recebidas as notas da Infra, cabe agora a esta Secretaria, no âmbito de suas competências, exarar sua manifestação em relação ao assunto.

15. Assim, na sequência serão abordados aspectos formais, técnicos e de política pública que, na visão deste Departamento, condicionam o protocolo dos estudos atualizados no STF, no âmbito da ADI 6553, visando consolidar o entendimento da Corte pela possibilidade de continuidade das ações preparatórias para licitação da concessão para construção e exploração da Ferrogrão,

II. ANÁLISE SOB OS ASPECTOS FORMAIS

16. Por óbvio, os atos formais visando ao protocolo dos documentos junto ao STF cabem à Consultoria Jurídica junto ao Ministério dos Transportes – Conjur, que deverá considerar também as análises sob os pontos de vista técnico e de política pública, apresentadas nas seções III e IV desta Nota, além de outros elementos contidos nestes autos.

17. Nesse contexto, cabe rememorar algumas etapas ocorridas ao longo do processo de estruturação do empreendimento:

a) Os estudos técnicos em questão foram considerados vinculados à concessão e de utilidade para licitação, sendo aprovado um valor máximo nominal, a título de ressarcimento, pelo Despacho do Exmo. Ministro dos Transportes, em 3 de fevereiro de 2016.

b) O respectivo Plano de Outorga foi aprovado por meio do Despacho nº 39 do Exmo. Ministro dos Transportes, publicado no Diário Oficial da União em 10 de julho de 2020.

18. Considera-se, portanto, que os principais atos de competência deste Ministério que devem anteceder o protocolo dos estudos no TCU foram devidamente promovidos.

19. Ocorre, contudo, que o item 3.9 da já citada Nota Técnica Conjunta nº 2/2024 (SEI nº 8650986) faz menção ao valor de ressarcimento, que foi objeto de atualização e complementação na última modelagem apresentada pela EDLP.

20. Nessa linha, é importante observar que a validação do novo valor de ressarcimento, atualizado e complementado, deve ser feita à luz do Decreto nº 8.428, de 2 de abril de 2015, que regulamenta o Procedimento de Manifestação de Interesse.

21. Segundo o art. 15 do referido diploma, o valor de ressarcimento deve ser apurado por comissão designada pelo órgão ou pela entidade solicitante, neste caso o Ministério dos Transportes, ente responsável pela inauguração do Procedimento de Manifestação de Interesse no ano de 2016, como visto linhas acima.

22. Dessa forma, a Comissão de Seleção criada pela Portaria MT nº 272, de 7 de agosto de 2014, publicada no Diário Oficial da União em 8 de agosto de 2014, seria a comissão designada para subsidiar as decisões do Ministro dos Transportes em relação aos estudos da Ferrogrão.

23. Em face da nova estrutura administrativa desta Pasta, contudo, surgiu a necessidade de designação de uma nova comissão, tema que está sendo tratado nos autos do processo SEI nº 50000.021850/2023-14.

24. Assim sendo, faz-se necessário aguardar a efetiva criação da mencionada comissão para que o novo valor de ressarcimento, pleiteado pela EDLP, possa ser apreciado e, sendo o caso, validado.

25. Tal pendência, porém, não prejudica o protocolo da nova versão dos estudos no STF, sendo apenas um ato que pode ser formalizado em qualquer momento **previamente ao protocolo no TCU**.

III. ANÁLISE SOB OS ASPECTOS TÉCNICOS

26. Do ponto de vista técnico, o aspecto mais relevante a ser comentado é a indicação, na atualização dos estudos socioambientais, da não interferência do traçado com o Parque do Jamanxim.

27. Tendo em vista o pedido original, objeto da ADI 6553, a questão do traçado recebeu a máxima atenção no processo de atualização dos estudos. Tomou-se o cuidado de se proceder uma análise territorial completa, que abrangeu informações de terras indígenas, unidades de conservação, áreas de preservação permanente, áreas de conflito fundiário, uso e ocupação do solo, dentre outros aspectos.

28. A nova análise locacional realizada na atualização dos estudos levou a uma revisitação das possibilidades de traçado e, ao final, a uma proposta que mantém a ferrovia nos limites da faixa de domínio da BR-163. Os principais pontos da análise locacional efetuada na atualização dos estudos, mais especificamente no Caderno Socioambiental (8649790), são transcritos a seguir:

"As primeiras ponderações ambientais foram realizadas por meio de aplicação da Análise Multicriterial AHP (Analytic Hierarchy Process) para definição do corredor espacial de inserção e seleção da diretriz de traçado desenvolvida pelo projeto de engenharia. A metodologia AHP foi adotada para promover avaliações comparativas objetivas, orientando a seleção de uma alternativa primeiramente de corredor e, posteriormente de traçado para ser detalhada, com as melhores condições geométricas e os menores custos de implantação e de operação, gerando um projeto tecnicamente adequado, economicamente viável e ambientalmente equilibrado. Essa metodologia permite a tomada de decisão minimizando subjetividades, por meio de variáveis mapeáveis e um ranking de alternativas fundamentado em critérios agrupados por interesses afins, ponderados em função de sua importância para o projeto

como um todo, construindo por análises temáticas independentes e, posteriormente, integradas.

O Quadro 5-1 apresenta todos os critérios conjecturados em variáveis e o Quadro 5-2 sumariza como os principais aspectos ambientais de macro escala foram incorporados nessas análises e ponderações para concepção do projeto básico.

Quadro 5-1 - Cenários e variáveis estudados na análise multicriterial

Cenário	Variável
MERCADOLÓGICO (Perspectiva: análise origem e destino na demanda de infraestrutura para escoamento de produção)	Soja Milho Açúcar / Álcool Algodão Extração Mineral
LOGÍSTICO (Perspectiva: Análise De Infraestrutura De Transporte Existente Para Escoamento De Produção)	Densidade de rodovias Hidrovias atrativas
SOCIOAMBIENTAL (Perspectiva: análise da problemática ambiental recorrente)	Assentamentos Cavernas Terras Indígenas Unidades De Conservação Área Edificada

Cenário	Variável
FÍSICO (Perspectiva: análise das soluções de engenharia)	Declividade Densidade Hidrográfica Distância De Rios Geomorfologia
SOCIOECONÔMICO (Perspectiva: desenvolvimento econômico regional)	PIB agropecuário PIB industrial PIB de serviços PIB per capita População

Fonte: EDLP & Systra (2014)

Quadro 5-2 - Síntese da ponderação de aspectos ambientais na definição da diretriz de traçado

Variável		Regra de Uso
TERRAS INDÍGENAS – TI		Buffer restritivo de 10 km (amortecimento), visando coibir a ocupação na TI e dificultar a ocupação do entorno.
UNIDADES DE CONSERVAÇÃO – UC		Buffer restritivo de 10 km (amortecimento), visando coibir a ocupação de UC e dificultar a ocupação do entorno.
CAVERNA		Buffer restritivo de 1 km (amortecimento), visando dificultar a ocupação devido à elevação de custos financeiros decorrentes dos cuidados geotécnicos necessários.
ASSENTAMENTOS RURAIS		Sem adoção de zona de amortecimento, não visa coibir a interação direta, porém dificultar a ocupação pela elevação de custo de realocação.
ÁREAS EDIFICADAS		Sem adoção de zona de amortecimento, visa coibir a interação direta.
CENÁRIO FÍSICO		
HIDROGRAFIA	DENSIDADE HIDROGRÁFICA	As áreas com maior concentração de rios, como p.ex. jusantes são mais propícias a alagamentos e solos não adequados à implantação ferroviária, e, portanto, são áreas de maior custo.
	DISTÂNCIA DE RIOS	A proximidade com rios deve repelir o corredor ferroviário pelo alto custo atribuído, ao passo que o aumento das distâncias facilitará a adoção da área para estudo.
DECLIVIDADE	GEOMORFOLOGIA	Áreas acidentadas devem ser evitadas na medida em que refletem nos custos.
CENÁRIO SOCIOECONÔMICO		
POPULAÇÃO		Considera a distância da área de estudo de núcleos populacionais.

Fonte: EDLP & Systra (2014)

Considerou-se o início do traçado em Sinop/MT, prosseguindo no sentido norte próximo da BR-163, até o porto de Miritituba nas margens do rio Tapajós, no município de Itaituba/PA.

A integração conferiu peso relevante ao Cenário Ambiental (28,36%) em função das elevadas áreas de restrições ambientais existentes no corredor ferroviário. Nota-se, ainda, que também recebeu peso elevado o Cenário Físico (27,02%), o qual apresenta grande intimidade com as questões potencialmente relevantes à temática ambiental. Desta forma, é inquestionável que os assuntos afetos ao tema meio ambiente foram determinantes na hierarquização das alternativas, sendo tratados de forma direta e indireta.

Levando em consideração os resultados das análises dos cinco fatores (socioeconômico, mercadológico, logístico, ambiental e físico), concluiu-se pela definição de corredor próximo ao eixo da BR-163, com exceção da parte final.

**Quadros 5-3 - Configuração dos cenários para análise multicriterial
(geoprocessamento e metodologia AHP)**

PRIORIDADES	SOCIOECONÔMICO	MERCADO	LOGÍSTICO	SOCIOAMBIENTAL	FÍSICO
SOCIOECONÔMICO	1,00	1,00	1,00	0,40	0,50
MERCADO	1,00	1,00	0,67	0,50	0,50
LOGÍSTICO	1,00	1,50	1,00	0,67	0,67
SOCIOAMBIENTAL	2,50	2,00	1,50	1,00	1,00
FÍSICO	2,00	2,00	1,50	1,00	1,00

VECTOR DE PRIORIZAÇÃO	PESO %	RANKING
SOCIOECONÔMICO	13,83%	2
MERCADO	13,22%	1
LOGÍSTICO	17,57%	2
AMBIENTAL	28,36%	3
FÍSICO	27,02%	2

MERCADOLÓGICO		
VECTOR DA PRIORIZAÇÃO	PESO	RANKING
SOJA	28,65%	1
MILHO	28,65%	1
ARROZ	22,72%	2
EXTRAÇÃO MINERAL	19,98%	3

SOCIOECONÔMICO		
VECTOR DE PRIORIZAÇÃO	PESO	RANKING
POPULAÇÃO	11,37%	5
PIB AGROPECUÁRIO	56,83%	1
PIB INDUSTRIAL	14,22%	4
PIB SERVIÇOS	8,11%	7
PIB PER CAPITA	9,48%	6

LOGÍSTICO		
VECTOR DE PRIORIZAÇÃO	PESO	RANKING
RODOVIAS – DENS.	83,33%	1
HIDROVIA	16,67%	5

FÍSICO		
VECTOR DE PRIORIZAÇÃO	PESO	RANKING
HIDROGRAFIA – DENS.	21,48%	2
HIDROGRAFIA – DIST.	21,48%	2
DECLIVIDADE	42,89%	1
GEOMORFOLOGIA	14,15%	3

SOCIOAMBIENTAL		
VECTOR DE PRIORIZAÇÃO	PESO	RANKING
	20,58%	9
UNIDADES DE CONSERVAÇÃO – S/ JAMANXIM	20,58%	9
UNIDADES DE CONSERVAÇÃO - JAMANXIM	20,56%	9
CAVERNA	13,50%	9
ASSENTAMENTO	4,19%	7
ÁREA EDIFICADA	20,58%	-

Fonte: EDLP & Systra, 2014.

Usando as premissas apresentadas acima foi determinado o melhor traçado, considerando a integração dos itens estimativa de custo, aspectos ambientais, operacional/características técnicas, benefícios sociais e captação da demanda. Em relação à temática ambiental, cabe destacar que:

- Sempre que possível o traçado da EF-170 Sinop-Miritituba foi aproximado da faixa de domínio da rodovia BR-163, e/ou priorizando áreas antropizadas consolidadas, na tentativa de diminuir ao máximo os impactos ao meio ambiente.
- Na travessia da Serra do Cachimbo, no sudoeste do Pará, a escolha do traçado promoveu a diminuição na quantidade de obras de arte especiais e obras de contenção.
- A adoção de raios de curva horizontais inferiores a 500 metros na região da Serra do Cachimbo e ao sul do PARNA do Jamanxim, próximo à localidade de Morais Almeida, no município de Itaituba/PA, promoveu a diminuição de custos de investimentos relativos à demanda de movimentação de terras. Caso fosse mantido o raio de 500 metros nestes trechos acabariam por acarretar alternativas com aumento no número de viadutos, de obras de contenção e inclusão de túneis devido à topografia acidentada das duas regiões citadas.

"

29. A partir desse contexto, no próprio no Caderno Socioambiental (8649790) apresentado na atualização dos estudos, chama-se a atenção para o seguinte fato relacionado à faixa de domínio da BR-163, conforme transcrição a seguir:

"Cabe destacar que a faixa de domínio da BR-163, cuja construção data da década de 1970, já havia sido excluída dos limites do parque quando da sua criação, em 2006, como consta no parágrafo 2º do Decreto Federal de 13/02/2006. Assim, em 2016, uma Medida Provisória (nº 758, de 19/12/2016) foi encaminhada ao Congresso para estabelecer as coordenadas e geolocalização da faixa de domínio da BR-163, prevendo-se a menor área necessária para comportar a implantação de outras infraestruturas potencialmente necessárias na região, como linhas de transmissão de energia, dutovias, ferrovia, além de eventuais alargamentos e intervenções na própria rodovia. Os limites da faixa de domínio da BR-163, determinados a partir de análise técnica minuciosa e especial atenção às sensibilidades da área do parque, foram por fim regularizados através da aprovação da Lei 13.452/2017."

30. Conclui-se, portanto, que, de acordo com as diretrizes definidas na atualização dos estudos, ao longo dos 49 km em que a Ferrogrão margeia área contígua ao Parque Nacional do Jamanxim seu traçado encontra-se inteiramente inserido na faixa de domínio da rodovia BR-163 definida na Lei 13 452/2017.

31. Conforme mencionado, neste trecho tomou-se o cuidado de se aplicar critérios de projeto geométrico mais restritivos, como preconiza a norma PRO 00017 – Projeto Geométrico, da INFRA S.A., de modo a aproximar o traçado da ferrovia ao leito da rodovia existente.

32. A faixa de domínio da BR-163, por sua vez, já havia sido excluída dos limites do Parque Nacional do Jamanxim, conforme descrição e perímetro definidos pelo art. 2º do Decreto Federal de 13 de fevereiro de 2006. A Lei 13.452/2017 vem para definir os limites da referida faixa de domínio, estando o traçado atualmente revisitado inteiramente dentro daqueles limites.

33. Ainda do ponto de vista técnico, cabe rememorar o questionamento do TCU no âmbito do processo TC 025.756/2020-06 (SEI nº 7219753), transcrito a seguir:

"a) esclareçam, em relação aos estudos da Ferrogrão encaminhados a este Tribunal, no âmbito deste processo de desestatização, quais atualizações serão necessárias para que se proceda à análise demandada pela IN-TCU 81/2018, além daquelas necessárias para atender às condicionantes da ADI 6553 e incorporar as mudanças ocorridas no setor ferroviário, tais como a autorização para a extensão da Malha Norte e a Lei 14.273/2021."

34. Diante desse pronunciamento, a Infra promoveu, na Nota Técnica nº 8/2023/SUFER-INFRASA/DIPLAN-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA (7312555), um diagnóstico definindo os pontos dos estudos que deveriam ser objeto de atualização.

35. Na sequência, a própria Infra coordenou o processo de atualização junto à EDLP e, ao final do processo, conforme exposto na já mencionada Nota Técnica Conjunta nº 2/2024 (SEI nº 8650986), manifestou que o material técnico apresentado possui condição técnica suficiente para que possa ter continuidade o rito processual visando à licitação do empreendimento.

36. A mesma manifestação registra que houve a atualização das redes de simulação com os novos cenários de oferta, ou seja, incorporando as mudanças ocorridas no setor ferroviário em consonância com a recomendação do TCU.

37. Além disso, diversos outros aprimoramentos foram introduzidos em relação às versões anteriores, dos quais pode-se citar:

- a) Atualização das curvas tarifárias para o ano base do estudo (2022);
- b) Atualização das projeções de produção agrícola, de exportação e de consumo de produtos relevantes à ferrovia, resultando em um acréscimo do pico, em relação à versão anterior, do pico total de carga da ferrovia de 53,4 milhões de toneladas para 66,2 milhões de toneladas, contribuindo para a viabilidade do empreendimento;
- c) Atualização das composições de custo, apresentação de quadro com distâncias médias de transporte (DMTs), apresentação de orçamento "com desoneração" e "sem desoneração" para verificar a alternativa mais vantajosa, apresentação de cálculo analítico dos custos indiretos e outras melhorias na orçamentação do projeto; e
- d) Aprimoramento da análise socioeconômica de custo benefício; levantamento dos passivos ambientais que não seriam de responsabilidade da concessionária da BR-163, maior detalhamento da memória de cálculo dos custos socioambientais e outras melhorias inerentes à componente socioambiental do empreendimento.

38. Da mesma forma, as discussões realizadas no âmbito do Grupo de Trabalho para acompanhamento da estruturação e recebimento de sugestões para o projeto EF-170, criado pela Portaria MT nº 994, de 17 de outubro de 2023, resultaram na incorporação de diversas contribuições recebidas na atualização dos estudos socioambientais, entre as quais:

- a) Elaboração de caderno contendo a Análise Custo-Benefício do empreendimento;
- b) Elaboração de caderno contendo o Balanço de Emissões;

- c) Indicação da não interferência do traçado com o Parque do Jamanxim;
- d) Diagnóstico preliminar de Terras Indígenas situadas nos 16 municípios interceptados pelo traçado;
- e) Indicação preliminar de novos impactos socioambientais (foram identificados 11 novos potenciais impactos que não estavam contemplados no Estudo de Impacto Ambiental de 2020);
- f) Dimensionamento de novos programas ambientais para as fases de implantação e operação, com vistas a atender as peculiaridades da região (foram sugeridos 56 programas, sendo 22 novos programas que não estavam contemplados no Estudo de Impacto Ambiental de 2020) ;
- g) Precificação para atendimento da Instrução Normativa nº 112/INCRA, para assentamentos rurais interceptados;
- h) Precificação para programa arqueológico específico para sítios localizados nas proximidades das TIs diretamente afetadas, em atendimento à Portaria Normativa IPHAN nº 375/18; e
- i) Análise das Políticas Públicas federais, estaduais e municipais que incidem sobre a área de estudo, bem como estabelecimento de correlação com os Programas Ambientais propostos.

39. Essas providências demonstram a seriedade com que os aspectos socioambientais do empreendimento, reconhecidamente sensível por este espectro, foram tratados.

40. No que se refere ao especificamente ao licenciamento ambiental, conforme item 6.2.4.1 da Nota Técnica Conjunta nº 2/2024 (SEI nº 8650986), o cronograma inicialmente estimado para obtenção da licença prévia foi estendido de um para dois anos. Tal prazo permitirá que, ao longo do processo de licenciamento possam ser realizadas as oitivas junto aos povos indígenas em atendimento à Convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT).

41. Diante do exposto, verifica-se que os estudos para a concessão da Ferrogrão não foram apenas atualizados, mas também aprimorados em seus pontos mais delicados.

42. Assim, no que se restringe à análise por parte desta SNTF, conclui-se pela possibilidade, do ponto de vista técnico, de que a última versão entregue pela EDLP pode ser protocolada no STF.

43. Por fim, no que tange aos passos subsequentes, como o protocolo no TCU, aguarda-se a competente manifestação da ANTT contendo a análise técnica dentro de sua esfera de competência.

IV. ANÁLISE SOB OS ASPECTOS DE POLÍTICA PÚBLICA

44. Sendo finalidade primordial desta Secretaria a formulação de políticas públicas afetas ao setor ferroviário, a análise sob esse prisma deve ser enxergada como a mais importante para condicionar as decisões superiores no que diz respeito ao prosseguimento das ações visando à construção e concessão da Ferrogrão.

45. Nessa esteira, é importante ressaltar os pontos a seguir, que restaram demonstrados na atualização e aprimoramento dos estudos de viabilidade:

a) **A Ferrogrão será o maior projeto de descarbonização de Transportes do país:** a partir do aprimoramento dos estudos, estimou-se que serão evitadas cerca de **3,4 milhões de toneladas de CO₂ por ano** durante os 69 anos da concessão;

b) **O Valor Social Presente Líquido resultante da implantação Ferrogrão é de R\$ 63,4 bilhões:** esse é o valor comparativo de benefícios para a sociedade entre o cenário de construção e operação da Ferrogrão *versus* a não implantação do projeto e consequente intensificação do tráfego rodoviário com a duplicação da BR-163. O valor monetizado resulta da análise custo-benefício que considerou variáveis como investimentos gerados, impactos na geração de empregos e salários, custos logísticos, emissões de gases de efeito estufa (GEE), receitas de comercialização de produtos e estatísticas de acidentes rodoviários e ferroviários;

c) **A Ferrogrão aumenta a eficiência logística do país:** a estimativa é que um **desperdício anual de R\$ 7,9 bilhões** pode ser evitado a partir de sua construção e operação;

d) **A Ferrogrão não passa por terras indígenas:** de acordo com a Portaria Interministerial MMA/MJ/MC/MS nº 60, de 24 de março de 2015, a distância de amortecimento para ferrovias é de 10 km para cada lado, a partir do eixo ferroviário. No caso da Ferrogrão, há apenas duas terras indígenas localizadas a menos de 10 km do projeto, Praia do Mangue (5,9 km) e Praia do Índio (8,5 km), ambas inseridas dentro da mancha urbana do Município de Itaituba/PA e que não são atravessadas pela ferrovia; e

e) **A Ferrogrão não causará desmatamento descontrolado na Amazônia:** o desmatamento gerado pela obra é mínimo, atingindo não mais que 21 km², isso no caso da hipótese extrema e improvável de que toda a vegetação remanescente na faixa de domínio tivesse que ser suprimida. Já no que se refere ao desmatamento ilegal, é de se observar que, além de o projeto não prever terminais intermediários em áreas de vegetação nativa, o transporte ferroviário é regulado em sua totalidade, ficando o concessionário responsável por verificar a legalidade e procedência da carga embarcada. A rodovia, por outro lado, conta com operações de fiscalização apenas pontuais e induz um fenômeno conhecido como

"espinha de peixe", com acessos irregulares adentrando áreas protegidas e uma ocupação desordenada ao longo de sua implantação.

46. Portanto, sob os aspectos mais importantes da política setorial de transportes e também da política socioambiental, hoje uma pauta transversal, é inegável que a implantação da Ferrogrão se mostra adequada.

47. No quesito socioambiental, cabe destacar que a modelagem jurídica que integra a nova versão atualizada dos estudos sinaliza que o empreendimento, mesmo após assinado o contrato de concessão, só terá seu início de fato após endereçadas junto aos órgãos ambientais as questões mais sensíveis. Para tanto, previu-se cláusula de eficácia que condiciona o início das obrigações contratuais assumidas pelo empreendedor à obtenção da Licença Prévia, que ficará sob responsabilidade do governo federal. Ou seja, fica caracterizado o compromisso com a sociedade e eventuais comunidades afetadas de que nenhum impacto será gerado sem que todas as medidas mitigatórias e compensatórias necessárias sejam observadas.

48. Também em relação aos aspectos socioambientais, cabe destacar que o projeto prevê a destinação de **RS 715 milhões a título de contrapartidas ambientais**, o que representa cerca de 3,5% do total de investimentos previstos.

49. Neste contexto, cumpre ressaltar que os procedimentos de licitação quais sejam, avaliação do TCU, publicação do edital de licitação, licitação e assinatura de contrato, podem ter prosseguimento em seu rito normal. Em paralelo, o licenciamento ambiental, vinculativo ao início do projeto especificamente, deverá ser continuado juntamente com o cumprimento das obrigações legais referentes a Convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT).

V. CONCLUSÃO

50. A presente Nota Informativa buscou principalmente subsidiar decisões superiores no âmbito deste Ministério no que diz respeito à continuidade das ações preparatórias visando à licitação e contratação do empreendimento denominado de Ferrogrão.

51. Sendo assim, como passo subsequente, **propomos o trâmite à Consultoria Jurídica junto ao Ministério dos Transportes**, juntamente com a versão atualizada dos estudos da Ferrogrão juntada a estes autos para fins de protocolo no STF nos seguintes termos:

- a) que sejam protocolados o conjunto dos estudos e os documentos correlacionados;
- b) que seja informado quanto às atualizações solicitadas no âmbito do GT e atendidas nos estudos, conforme itens 27, 28 e 37 desta Nota Informativa;
- c) que seja informado o compromisso de atendimento das obrigações legais referentes a Convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) e da cláusula de eficácia, conforme itens 39 e 46 desta Nota Informativa; e
- d) que seja solicitada a continuidade do rito processual da fase interna e externa.

52. Alerta-se, por fim, que não há como deixar de sopesar as consequências de uma decisão de não levar adiante o projeto da Ferrogrão no que diz respeito à:

- a) perpetuar a rodovia BR-163 como única solução logística para o Arco Norte, rodovia essa que na configuração atual já se encontra no limite de sua saturação e necessita ser duplicada, impondo o que se demonstrou na análise custo-benefício realizada ao invés de solução conciliadora entre os dois modais;
- b) deixar de proporcionar ao setor do agronegócio redução considerável nos custos logísticos, com consequente aumento de sua competitividade no cenário internacional, impactando negativamente a economia do país; e
- c) gerar jurisprudência que pode dificultar a implantação de outras infraestruturas para atender a Região Norte do país, como linhas de transmissão de energia, fibra ótica e dutos, as quais, eventualmente, poderiam ser concebidas considerando a utilização da faixa de domínio da BR-163 de forma análoga ao que se pretende para a Ferrogrão.

À consideração superior.

HENRIQUE OLIVEIRA MENDES
Coordenador-Geral

De acordo. Ao Gabinete da SNTF.

MARYANE DA SILVA FIGUEIREDO ARAÚJO
Diretora do Departamento de Obras e Projetos



Documento assinado eletronicamente por **Maryane da Silva Figueiredo Araujo, Diretora de Obras e Projetos**, em 27/08/2024, às 15:41, 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 **Henrique Oliveira Mendes, Coordenador-Geral**, em 27/08/2024, às 15:46, 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 **8753744** e o código CRC **36496727**.



Referência: Processo nº 50050.004287/2024-13



SEI nº 8753744

Esplanada dos Ministérios, Bloco R
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: - www.transportes.gov.br



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
COORDENAÇÃO-GERAL DE ASSUNTOS ADMINISTRATIVOS E JUDICIAIS
ESPLANADA DOS MINISTÉRIOS, BLOCO R, 4º ANDAR, ED. SEDE - CEP 70044-902 - BRASÍLIA (DF) - TEL.:
(61) 2029-2029-7129 / 7155 - CONJUR.MT@TRANSPORTES.GOV.BR

NOTA n. 01546/2024/CONJUR-MT/CGU/AGU

NUP: 00748.001172/2024-42 (REF. 00692.002908/2020-69)

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE: 6553 (0102017-30.2020.1.00.0000) - SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL (REL. MIN. ALEXANDRE DE MORAES)

INTERESSADOS: PARTIDO SOCIALISMO E LIBERDADE (P-SOL) E OUTROS

ASSUNTOS: ADI 6553. PARQUE NACIONAL JAMANXIM. EF - 170 (FERROGRÃO). DECISÃO. RETOMADA DOS ESTUDOS E PROCESSOS ADMINISTRATIVOS. SUBSÍDIOS

RELEVANTE
URGENTE

1. Por intermédio do OFÍCIO n. 01789/2024/SGCT/AGU, de 19 de agosto de 2024 (Seq. 1), a Secretaria-Geral de Contencioso - SGCT solicitou a esta Consultoria Jurídica informações que entender cabíveis a respeito da petição anexa (Seq. 2) apresentada pelo autor nos autos da ação em epígrafe, a fim de subsidiar a manifestação do Advogado-Geral da União.

2. Trata-se da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 6553, com pedido de medida cautelar, proposta pelo Partido Socialismo e Liberdade - PSOL em face da Lei nº 13.452, de 19 de junho de 2017 (conversão da Medida Provisória nº 758, de 2016), que altera os limites do Parque Nacional do Jamanxim e cria a Área de Proteção Ambiental Rio Branco. De acordo com a requerente, haveria "*manifesta ofensa à Constituição Federal, em seus arts. 216, 225, §1º, inc. III, e 231, e aos princípios da reserva legal e da proibição do retrocesso socioambiental*".

3. Em 15 de março de 2021, o Ministro Relator da ADI concedeu a medida cautelar pleiteada, *ad referendum* do Plenário, para suspender a eficácia da referida Lei, bem assim dos processos relacionados à EF-170, nomeadamente Ferrogão, "*em especial os em trâmite na Agência Nacional dos Transporte Terrestres – ANTT (50500.036505/2016-15 ou outro qualquer), no Ministério da Infraestrutura (50000.025009/2020-53 ou qualquer outro) e no Tribunal de Contas da União (025.756/2020-6)*".

4. Em 31 de maio de 2023, foi proferida decisão monocrática pelo Ministro Relator com o seguinte dispositivo:

Dessa maneira e, em virtude da manifestação da Advocacia-Geral da União, em consideração às informações técnicas prestadas no corrente ano pelo Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade ICMBio (Informação Técnica nº 16/2023-COCUC/CGCAP/DINAM/GABIN/ICMBio e Informações nº 00001/2023/GABINETE/PFEICMBIO/PFG/AGU), apontando a possibilidade de acordo a respeito da controvérsia objeto da presente Ação Direta, com a plena proteção ambiental, **MANTENHO A SUSPENSÃO DA EFICÁCIA DA**

LEI 13.452/2017, porém:

1) **AUTORIZO A RETOMADA DA ANÁLISE DOS ESTUDOS E PROCESSOS ADMINISTRATIVOS RELACIONADOS À FERROGRÃO, em especial os em trâmite na Agência Nacional de Transportes Terrestres ANTT (50500.036505/2016-15 ou outro qualquer), no Ministério da Infraestrutura (50000.025009/2020-53 ou qualquer outro) e no Tribunal de Contas da União (025.756/2020-6), condicionando-se qualquer execução à autorização judicial desta CORTE, para nova análise de todas as condicionantes legais, em especial as sócio-ambientais;**

2) DEFIRO o pedido de remessa da AGU ao Centro de Soluções Alternativas de Litígios CESAL/STF, para que, no prazo de 60 (sessenta) dias apresente sugestões para solução da controvérsia.

(Grifou-se)

5. Desta forma, restou mantida a decisão cautelar que havia suspenso a eficácia da Lei 13.452/2017, porém **foi autorizada "a retomada da análise dos estudos e processos administrativos relacionados à ferrogrão, em especial os em trâmite na Agência Nacional de Transportes Terrestres ANTT (50500.036505/2016-15 ou outro qualquer), no Ministério da Infraestrutura (50000.025009/2020-53 ou qualquer outro) e no Tribunal de Contas da União (025.756/2020-6)", ficando qualquer execução condicionada à autorização judicial do Supremo Tribunal Federal, para nova análise de todas as condicionantes legais, em especial as sócio-ambientais.**

6. Na mesma decisão, o Relator também deferiu o pedido da AGU de remessa do feito ao Centro de Soluções Alternativas de Litígios CESAL/STF, a fim de apresentar sugestões para solução da controvérsia, em sessenta dias.

7. Findo o referido prazo, foi deferido o pedido de suspensão do processo, conforme despacho de 11 de setembro de 2023, com o seguinte teor:

"Ante os avanços já concretizados após o início dos diálogos sobre a controvérsia tratada na presente Ação Direta de Inconstitucionalidade, e consideradas as propostas consensualizadas pelos interessados no âmbito do Centro de Soluções Alternativas de Litígios, DEFIRO O PEDIDO DE SUSPENSÃO do processo pelo prazo de 6 (seis) meses, a fim de que se conclua os estudos e as atualizações sugeridos na Petição 11706.

8. Em 14 de maio de 2024, o Ministro Relator determinou o seguinte:

Ante o requerimento formulado pelo Partido Socialismo e Liberdade – PSOL (docs. 270 e 274), e considerada a evolução das tratativas a respeito da controvérsia de que cuida esta Ação Direta de Inconstitucionalidade, que se encontram em estágio avançado de autocomposição, DEFIRO O PEDIDO DE SUSPENSÃO do processo pelo prazo improrrogável de 90 (noventa) dias, a fim de que se conclua os estudos e as atualizações sugeridos na Petição 11706.

9. Na petição recentemente encaminhada pela SGCT, o PARTIDO SOCIALISMO E LIBERDADE (PSOL), autor, o INSTITUTO KABU (IK), a ARTICULAÇÃO DOS POVOS INDÍGENAS DO BRASIL (APIB) e o INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL FLORANATIVA (ISAF), na condição de *amici curiae*, afirmam que, encerrado o prazo de suspensão do processo em 19 de agosto de 2024, "não se conseguiu encontrar o devido caminho da composição, por absoluta inação das demais partes envolvidas nesta Ação Direta de Inconstitucionalidade, especialmente o Ministério dos Transportes e as estruturas do governo brasileiro".

10. Os petionários aduzem que, apesar dos esforços que envidaram, não foi possível a conclusão e a atualização dos estudos sugeridos pela Petição 11706, muito menos a avaliação dos estudos por parte dos setores da sociedade civil e do autor da ação, presentes no Grupo de Trabalho (GT Ferrogrão) instaurado pela União, no âmbito do Ministério dos Transportes (por sua Secretaria de Sustentabilidade), mediante a Portaria nº 9941, de 17 de outubro de 2023.

11. Relatam que "diante deste quadro, de inação dos setores do governo para apresentar e dialogar sobre os estudos da Ferrogrão (EF-170), houve a decisão dos membros da sociedade civil e do autor desta ADI de não mais participar deste Grupo de Trabalho (em 29 de julho de 2024), por não ter nenhuma possibilidade de diálogo, de conclusão dos estudos e da participação da sociedade civil na construção destes, por absoluta falta de material e de tempo para se chegar em agosto de 2024 com algo com algum grau de maturidade institucional e qualidade socioambiental".

12. Afirmam que "remanescem intocados muitos dos pressupostos e dos critérios ofertados pela sociedade civil" (como o estudo denominado "CONDICIONANTES SOCIOAMBIENTAIS DO PROJETO FERROGRÃO (EF-170) NA FASE DE PLANEJAMENTO"), e "nem mesmo os pontos já percebidos pelo governo como inconclusos foram superados".

13. Alegam ainda que "a completa ausência dos demais órgãos estatais na composição do Ferrogrão inviabilizaram qualquer solução de governo, mas apenas a exposição de uma série de questões não solucionadas por um Grupo de Trabalho que não pode contar com a participação de órgãos como o ICMBio, a FUNAI, o IBAMA, o IPHAN, além dos demais necessários ao deslinde da questão, especialmente os órgãos definição de políticas públicas, como o Ministério do Meio Ambiente, o Ministério dos Povos Indígenas e a Casa Civil. Nesta última, órgão central e de coordenação do Novo PAC, sequer produziu-se um diálogo interno no próprio governo, ainda muito menos com o referido GT".

14. Mencionam que a ANTT informou haver decisão, em 13 de junho de 2024, para levar a ferrovia a leilão em 2025, além de manifestação da INFRA S.A no sentido de que "parte dos estudos não foram atualizados, completados ou construídos, por conta de serem decisões do Ministério dos Transportes ou do poder político".

15. Sustentam em suma, que "o governo federal, especialmente o Ministério dos Transportes, não conseguiu assegurar um processo de diálogo e de participação efetiva", daí porque haveria descumprimento da decisão do Ministro Relator.

16. Argumentam que não foram alcançados os objetivos específicos da criação do Grupo de Trabalho e que não houve qualquer tipo de autocomposição, acordo ou definição das soluções no referido Grupo de Trabalho.

17. Acrescentam que "é incontornável que, até aqui, todas as avaliações, estudos e documentos apresentados e avaliados no GT do Ministério dos Transportes levam em conta o traçado oriundo da modificação do Parque Jamanxin, possibilitado pela MP 758, não tendo sido apresentado nenhum traçado alternativo que considere a decisão liminar nesta ação, o disposto no art. 225, § 1º, III, da Constituição e a pacífica jurisprudência do STF sobre o tema (v.g., ADI 4.717)".

18. Com base na argumentação exposta, os peticionários requerem:

(1) O prosseguimento da presente Ação Direta de Inconstitucionalidade, com a manutenção da medida cautelar, para fim de evitar mais danos socioambientais no corredor de sociobiodiversidade do interflúvio Xingu-Tapajós em que se decidiu propor o projeto da Ferrogrão;

(2) A suspensão de qualquer outro procedimento de licenciamento ambiental da EF170 até que ocorra a finalização de todos os processos administrativos relacionados à elaboração do EVTEA e da proposta de concessão em tramitação no Ministério de Transportes e seu órgãos vinculados (ANTT e INFRA S.A), por violar a medida cautelar anterior, incluindo-se a realização de Leilão da Ferrogrão;

(3) Por considerar o caráter estruturante dado à presente ADI e a necessidade de aprofundamento das circunstâncias de fato e da coleta de informações, o retorno dos autos aos espaços de diálogos sob a tutela do STF, com as seguintes possibilidades:

a) Realização de reunião das partes e dos amici curiae, sob a coordenação de Vosso Gabinete, para se encontrar uma solução dialogada sobre os temas socioambientais e demais temas em que seja possível definir o que deve e

pode ser debatido nesta esfera, pois sobre o tema da inconstitucionalidade a competência é exclusiva do C. STF; e/ou,

b) Retorno dos autos à C. Centro de Soluções Alternativas de Litígios para que ali se dê a necessária retomada dos diálogos determinados anteriormente; ou,

c) Nos termos do art. 9º, §1º, da Lei nº 9.868/1999 e dos arts. 13, XVII, e 154, III, parágrafo único, do Regimento Interno desse E. Supremo Tribunal Federal, sugere-se a realização de audiência pública, tal como já foi realizado por essa Corte em outras ações complexas sobre a temática socioambiental, como, por exemplo, nos autos da ADI nº 4.901 e ADC nº 42 (Código Florestal); ADPF nº 708 (Fundo Clima) e ADO nº 59 (Fundo Amazônia);

d) Em qualquer uma destas hipóteses, que não são exclusivas nem excludentes, que além das partes e dos amici curiae, ora signatários, sejam participantes os setores do governo que detemham poder decisório no campo da política e dos órgãos de controle, para que o diálogo sejam, além de participativo, eficiente.

(4) E que, ao fim e ao cabo, em caso de outra determinação, a reiteração do pedido de ingresso desta ação, que julgue-se procedente o mérito e seja pronunciada a nulidade da Medida Provisória 758/2016, convertida na Lei 13.452/2017, confirmando-se a determinação da suspensão dos processos em trâmite na ANTT (50500.036505/2016-15 ou outro qualquer), no MInfra (50000.025009/2020-53 ou qualquer outro) e no TCU (025.756/2020-6);

19. Por meio da COTA n. 00850/2024/CONJUR-MT/CGU/AGU, de 20 de agosto de 2024 (Seq. 3), os autos foram encaminhados à **Secretaria Executiva do Ministério dos Transportes** para acionar as áreas técnicas competentes, como a **Subsecretaria de Sustentabilidade**, a **Subsecretaria de Parcerias** e a **Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário - SNTF**, bem assim a **Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT**, entidade vinculada a esta Pasta, e a **INFRA S.A.**, empresa pública responsável pelo licenciamento ambiental do projeto da Ferrogrão, a fim de prestarem informações sobre o alegado na referida petição do autor (Seq. 2), para subsidiar a manifestação do Advogado-Geral da União no processo.

20. Em atendimento à solicitação desta CONJUR/MT, a Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário - SNTF produziu a Nota Técnica nº 35/2024/DOP-SNTF/SNTF, de 26 de agosto de 2024 (Seq. 22), com esclarecimentos a respeito dos aspectos socioambientais da atualização dos estudos de viabilidade da EF-170 (Ferrogrão). Destaca-se o seguinte trecho:

26. Do ponto de vista técnico, o aspecto mais relevante a ser comentado é a indicação, na atualização dos estudos socioambientais, da não interferência do traçado com o Parque do Jamaxim.

27. Tendo em vista o pedido original, objeto da ADI 6553, a questão do traçado recebeu a máxima atenção no processo de atualização dos estudos. Tomou-se o cuidado de se proceder uma análise territorial completa, que abrangeu informações de terras indígenas, unidades de conservação, áreas de preservação permanente, áreas de conflito fundiário, uso e ocupação do solo, dentre outros aspectos.

28. A nova análise locacional realizada na atualização dos estudos levou a uma revisitação das possibilidades de traçado e, ao final, a uma proposta que mantém a ferrovia nos limites da faixa de domínio da BR-163.

(...)

30. Conclui-se, portanto, que, de acordo com as diretrizes definidas na atualização dos estudos, ao longo dos 49 km em que a Ferrogrão margeia área contígua ao Parque Nacional do Jamaxim seu traçado encontra-se inteiramente inserido na faixa de domínio da rodovia BR-163 definida na Lei 13 452/2017.

31. Conforme mencionado, neste trecho tomou-se o cuidado de se aplicar critérios de projeto geométrico mais restritivos, como preconiza a norma PRO 00017 – Projeto Geométrico, da INFRA S.A., de modo a aproximar o traçado da ferrovia ao leito da rodovia existente.

32. A faixa de domínio da BR-163, por sua vez, já havia sido excluída dos limites do Parque Nacional do Jamanxim, conforme descrição e perímetro definidos pelo art. 2º do Decreto Federal de 13 de fevereiro de 2006. A Lei 13.452/2017 vem para definir os limites da referida faixa de domínio, estando o traçado atualmente revisitado inteiramente dentro daqueles limites.

(...)

38. Da mesma forma, as discussões realizadas no âmbito do Grupo de Trabalho para acompanhamento da estruturação e recebimento de sugestões para o projeto EF-170, criado pela Portaria MT nº 994, de 17 de outubro de 2023, resultaram na incorporação de diversas contribuições recebidas na atualização dos estudos socioambientais, entre as quais:

- a) Elaboração de caderno contendo a Análise Custo-Benefício do empreendimento;
- b) Elaboração de caderno contendo o Balanço de Emissões;
- c) Indicação da não interferência do traçado com o Parque do Jamanxim;
- d) Diagnóstico preliminar de Terras Indígenas situadas nos 16 municípios interceptados pelo traçado;
- e) Indicação preliminar de novos impactos socioambientais (foram identificados 11 novos potenciais impactos que não estavam contemplados no Estudo de Impacto Ambiental de 2020);
- f) Dimensionamento de novos programas ambientais para as fases de implantação e operação, com vistas a atender as peculiaridades da região (foram sugeridos 56 programas, sendo 22 novos programas que não estavam contemplados no Estudo de Impacto Ambiental de 2020) ;
- g) Precificação para atendimento da Instrução Normativa nº 112/INCRA, para assentamentos rurais interceptados;
- h) Precificação para programa arqueológico específico para sítios localizados nas proximidades das TIs diretamente afetadas, em atendimento à Portaria Normativa IPHAN nº 375/18; e
- i) Análise das Políticas Públicas federais, estaduais e municipais que incidem sobre a área de estudo, bem como estabelecimento de correlação com os Programas Ambientais propostos.

39. Essas providências demonstram a seriedade com que os aspectos socioambientais do empreendimento, reconhecidamente sensível por este espectro, foram tratados.

40. No que se refere ao especificamente ao licenciamento ambiental, conforme item 6.2.4.1 da Nota Técnica Conjunta nº 2/2024 (SEI nº 8650986), o cronograma inicialmente estimado para obtenção da licença prévia foi estendido de um para dois anos. Tal prazo permitirá que, ao longo do processo de licenciamento possam ser realizadas as oitivas junto aos povos indígenas em atendimento à Convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT).

41. Diante do exposto, verifica-se que os estudos para a concessão da Ferrogrão não foram apenas atualizados, mas também aprimorados em seus pontos mais delicados.

(...)

45. Nessa esteira, é importante ressaltar os pontos a seguir, que restaram demonstrados na atualização e aprimoramento dos estudos de viabilidade:

- a) **A Ferrogrão será o maior projeto de descarbonização de Transportes do país:** a partir do aprimoramento dos estudos, estimou-se que serão evitadas

cerca de **3,4 milhões de toneladas de CO₂ por ano** durante os 69 anos da concessão;

b) **O Valor Social Presente Líquido resultante da implantação Ferrogrão é de R\$ 63,4 bilhões**: esse é o valor comparativo de benefícios para a sociedade entre o cenário de construção e operação da Ferrogrão *versus* a não implantação do projeto e consequente intensificação do tráfego rodoviário com a duplicação da BR-163. O valor monetizado resulta da análise custo-benefício que considerou variáveis como investimentos gerados, impactos na geração de empregos e salários, custos logísticos, emissões de gases de efeito estufa (GEE), receitas de comercialização de produtos e estatísticas de acidentes rodoviários e ferroviários;

c) **A Ferrogrão aumenta a eficiência logística do país**: a estimativa é que um **desperdício anual de R\$ 7,9 bilhões** pode ser evitado a partir de sua construção e operação;

d) **A Ferrogrão não passa por terras indígenas**: de acordo com a Portaria Interministerial MMA/MJ/MC/MS nº 60, de 24 de março de 2015, a distância de amortecimento para ferrovias é de 10 km para cada lado, a partir do eixo ferroviário. No caso da Ferrogrão, há apenas duas terras indígenas localizadas a menos de 10 km do projeto, Praia do Mangue (5,9 km) e Praia do Índio (8,5 km), ambas inseridas dentro da mancha urbana do Município de Itaituba/PA e que não são atravessadas pela ferrovia; e

e) **A Ferrogrão não causará desmatamento descontrolado na Amazônia**: o desmatamento gerado pela obra é mínimo, atingindo não mais que 21 km², isso no caso da hipótese extrema e improvável de que toda a vegetação remanescente na faixa de domínio tivesse que ser suprimida. Já no que se refere ao desmatamento ilegal, é de se observar que, além de o projeto não prever terminais intermediários em áreas de vegetação nativa, o transporte ferroviário é regulado em sua totalidade, ficando o concessionário responsável por verificar a legalidade e procedência da carga embarcada. A rodovia, por outro lado, conta com operações de fiscalização apenas pontuais e induz um fenômeno conhecido como "espinha de peixe", com acessos irregulares adentrando áreas protegidas e uma ocupação desordenada ao longo de sua implantação.

46. Portanto, sob os aspectos mais importantes da política setorial de transportes e também da política socioambiental, hoje uma pauta transversal, é inegável que a implantação da Ferrogrão se mostra adequada.

47. No quesito socioambiental, cabe destacar que a modelagem jurídica que integra a nova versão atualizada dos estudos sinaliza que o empreendimento, mesmo após assinado o contrato de concessão, só terá seu início de fato após endereçadas junto aos órgãos ambientais as questões mais sensíveis. Para tanto, previu-se cláusula de eficácia que condiciona o início das obrigações contratuais assumidas pelo empreendedor à obtenção da Licença Prévia, que ficará sob responsabilidade do governo federal. Ou seja, fica caracterizado o compromisso com a sociedade e eventuais comunidades afetadas de que nenhum impacto será gerado sem que todas as medidas mitigatórias e compensatórias necessárias sejam observadas.

48. Também em relação aos aspectos socioambientais, cabe destacar que o projeto prevê a destinação de **R\$ 715 milhões a título de contrapartidas ambientais**, o que representa cerca

de 3,5% do total de investimentos previstos.

21. A INFRA S.A, mediante o Despacho nº 156/2024/SUFER-INFRA/AG-INFRA/DIREX-INFRA/CONSAD-INFRA/AG-INFRA, de 20 de agosto de 2024 (Seq. 9, p. 37), informou "*que o trabalho de escrutínio técnico realizado por esta setorial sobre os Estudos de Viabilidade atualizados pela empresa EDLP foi realizado dentro dos prazos estabelecidos pela SNTF/MT e já enviado à pasta ministerial para atendimento dos prazos interpostos pelo STF, conforme verifica-se no OFÍCIO Nº 291/2024/PRESI-INFRA/DIREX-INFRA/CONSAD-INFRA/AG-INFRA*".

22. Em complemento, a INFRA S.A., por meio do OFÍCIO Nº 184/2024/SUGAT-INFRA/DIREM-INFRA/DIREX-INFRA/CONSAD-INFRA/AG-INFRA, de 21 de agosto de 2024 (Seq. 9, p. 48-49), informou o seguinte:

Adicionalmente, conforme disposto na Nota Técnica Conjunta 2 (8650986), informamos que **a atualização dos estudos socioambientais contemplou a incorporação de diversas contribuições colhidas no âmbito do Grupo de Trabalho criado pela Portaria 994/2023 do Ministério dos Transportes**. Dentre elas, destacamos:

- a) Elaboração de caderno contendo a Análise Custo-Benefício do empreendimento;
- b) Elaboração de caderno contendo o Balanço de Emissões;
- c) Indicação da não interferência do traçado com o Parque do Jamanxim;
- d) Diagnostico preliminar de Terras Indígenas situadas nos 16 municípios interceptados pelo traçado;
- e) Indicação preliminar de novos impactos socioambientais;
- f) Dimensionamento de novos programas ambientais para as fases de implantação e operação, com vistas a atender as peculiaridades da região;
- g) Precificação para atendimento da Instrução Normativa nº 112/INCRA, para assentamentos rurais interceptados;
- h) Precificação para programa arqueológico específico para sítios localizados nas proximidades das TIs diretamente afetadas, em atendimento à Portaria Normativa IPHAN nº 375/18;
- i) Análise das Políticas Públicas federais, estaduais e municipais que incidem sobre a área de estudo, bem como estabelecimento de correlação com os Programas Ambientais propostos.

23. A Secretaria-Executiva deste Ministério dos Transportes, por intermédio do Despacho nº 398/2024/SUST/SE, de 23 de agosto de 2024 (Seq. 18, p. 73), encaminhou a Nota Informativa nº 25/2024/SUST/SE (SEI nº 8729678), da Subsecretaria de Sustentabilidade, e expôs as seguintes considerações (Seq. 18, p. 71-72):

2. Como diretriz, o Grupo de Trabalho da Ferrogrão, coordenado pela Subsecretaria de Sustentabilidade e com a participação de vários órgãos governamentais e entidades não governamentais tem buscado realizar a interlocução necessária junto à sociedade civil, seja nas reuniões ordinárias ou por meio de canais de comunicação, bem como o alinhamento das orientações advindas dos órgãos intervenientes juntamente com as entidades vinculadas sobre os processos decorrentes de estudos, análises e toda e quaisquer informações pertinentes ao projeto, de todos os entes envolvidos, bem como o acompanhamento e o monitoramento da execução das ações resultantes destes, respeitando e cumprindo a legislação pertinente.

3. Sobre os trabalhos do GT Ferrogrão, instituído pela Portaria nº 994 (SEI nº 8641015), de 17/10/2023 cabe informar que foram realizadas três reuniões na sede no Ministério dos Transportes, com órgãos envolvidos na ADI 6553, órgãos de governo, associações dos Povos Indígenas, e organizações não-governamentais, além da realização do Seminário Técnico Ambiental para ampliar a participação da sociedade a respeito dos temas discutidos no GT como também para recebimento de contribuições sobre os aspectos socioambientais do projeto da Ferrogrão como é possível constatar na Nota Informativa 25 (SEI nº 8729678) que segue anexada.

24. Transcreve-se a seguir o teor da Nota Informativa nº 25/2024/SUST/SE, assinada em 23 de agosto de 2024 (Seq. 21):

2. DA COMPETÊNCIA DA SUST:

2.1. Preliminarmente, convém ressaltar que compete a Subsecretaria de Sustentabilidade - SUST coordenar e monitorar atividades relacionadas ao equacionamento de questões socioambientais necessárias à execução dos empreendimentos de infraestrutura das áreas de competência do Ministério, consoante art. 12, inciso II, do Decreto nº 11.360, de 1 de janeiro de 2023.

2.2. No âmbito dessa competência cabe a esta SUST esclarecer os aspectos relacionados às diretrizes I e IV, que já foram tratados pela Nota Informativa nº 4/2024/SUST/SE (SEI nº 8132485), de 11 de março de 2024, por ocasião de uma solicitação da Procuradoria da República no Distrito Federal de atualização acerca das diretrizes fixadas por este Ministério para a retomada da atualização dos estudos do Projeto da EF-170 (Ferrogrão), as quais são atualizadas abaixo:

Diretriz I: Continuidade do projeto e licenciamento ambiental, aproveitando os atos já praticados, quando possível.

3. DO PROCESSO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL DO EMPREENDIMENTO FERROGRÃO:

3.1. Inicialmente, cumpre esclarecer que o processo de licenciamento ambiental do empreendimento Ferrogrão foi iniciado pela extinta Empresa de Planejamento e Logística – EPL em 14/02/2017, cujo processo foi condicionado à avaliação sobre os possíveis impactos do empreendimento, por meio da elaboração do correspondente EIA/RIMA, com base em Termo de Referência emitido pelo IBAMA.

3.2. No entanto, após a extinta Empresa de Planejamento e Logística - EPL promover a contratação de consultoria especializada e dar início aos estudos, o que culminou com o protocolo do EIA/RIMA no IBAMA em 09/11/2020, a análise foi suspensa em virtude da ADI nº 6553, ação movida pelo Partido Socialismo e Liberdade - PSol que contesta a redução de unidades de conservação por meio de Medida Provisória, com fundamento em jurisprudência do STF.

4. DA AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDAD ADI Nº 6553:

4.1. Após a realização da reunião técnica do Centro de Soluções Alternativas de Litígios CESAL/STF, para a finalização de um acordo sobre a respectiva ADI, o Supremo Tribunal Federal proferiu a seguinte decisão, constante do Despacho sob SEI nº 7984031, folha 6:

Ante os avanços já concretizados após o início dos diálogos sobre a controvérsia tratada na presente Ação Direta de Inconstitucionalidade, e consideradas as propostas consensualizadas pelos interessados no âmbito do Centro de Soluções Alternativas de Litígios, DEFIRO O PEDIDO DE SUSPENSÃO do processo pelo prazo de 6 (seis) meses, a fim de que se concluam os estudos e as atualizações sugeridos na Petição 11706.

4.2. Nesses aspectos, após essa decisão, houve o entendimento de que o Ministério dos Transportes deveria apresentar um cronograma preliminar de 6 (seis) meses para a atualização dos estudos de viabilidade econômica e socioambiental da Ferrogrão, com o compromisso de levar em conta no projeto técnico os valores histórico-culturais dos povos originários apresentados nas audiências de conciliação, e promover além da atualização desses estudos, o incremento das oitivas direcionadas aos povos indígenas, o que culminou na instituição de um Grupo de Trabalho, instituído por meio da Portaria nº 994, de 17 de outubro de 2023 (7829374).

5. DA AUTORIZAÇÃO A CONTINUIDADE DOS PROCESSOS ADMINISTRATIVOS RELACIONADOS À FERROGRÃO:

5.1. Essa divergência de entendimento é ratificada no OFÍCIO Nº 35/2024/PROJUR-INFRA/PRESI-INFRA/DIREX-INFRA/CONSAD-INFRA/AG-INFRA (SEI

nº 7955400), na qual Infra S.A compreende que a decisão do STF autoriza a continuidade dos processos administrativos relacionados à Ferrogrão, vedando tão somente a emissão das licenças pertinentes e a realização de procedimento licitatório para concessão do empreendimento, conforme pode ser observado a seguir:

1. Conforme tratado em reunião realizada em 11/01/2024, encaminhamos o presente contendo Ofício remetido pelo Ibama (SEI nº 7955396) acompanhado de Cota da PFE/Ibama (SEI nº 7955302), o qual informou da impossibilidade da continuidade de análise do processo de licenciamento da Ferrovia Itaituba/PA - Lucas do Rio Verde/MT - Ferrogrão (EF-170):

2. Referido processo encontra-se me fase de análise dos estudos enviados pela então Empresa de Planejamento e Logística - EPL, hoje Infra S/A, os quais visaram à emissão de Licença Prévia. Conforme consta do Ofício, o Ibama entendeu não ser possível dar continuidade ao processo de licenciamento levando-se em conta o traçado do empreendimento sem a alteração dos limites do Parque Nacional do Jamanxim, não havendo andamento possível até manifestação final sobre o tema.

3. Analisando-se a Cota da PFE/Ibama, depreende-se que aquele órgão de consultoria e assessoramento jurídico entendeu que a decisão proferida pelo Ministro relator nos autos da Ação Direta de Inconstitucionalidade - ADI nº 6553 não autorizou a continuidade dos processos administrativos referentes ao licenciamento, mas tão somente aqueles relativos à análise pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e pelo Tribunal de Contas da União - TCU, vejamos:

4. Encaminha-se apenas para ciência decisão proferida na Ação Direta de Inconstitucionalidade - ADI 6553, em 31/05/2023, que autorizou a retomada da análise dos estudos e processos administrativos relacionados à FERROGRÃO, em especial os em trâmite na Agência Nacional de Transportes Terrestres ANTT (50500.036505/2016-15 ou outro qualquer), no Ministério da Infraestrutura (50000.025009/2020-53 ou qualquer outro) e no Tribunal de Contas da União (025.756/2020-6), condicionando-se qualquer execução à autorização judicial do Supremo Tribunal Federal, para nova análise de todas as condicionantes legais, em especial as sócio-ambientais.

5. Contudo, data venia ao entendimento adotado, esta Procuradoria Jurídica interpreta a decisão em sentido diverso, compreendendo que ela autoriza a continuidade de quaisquer processos administrativos relacionados à Ferrogrão, vedando tão somente o efetivo prosseguimento do projeto, com a emissão das licenças pertinentes e realização de procedimento licitatório para concessão do empreendimento. Isso porque, em sua decisão, o Ministro Relator não especificou a quais processos administrativos se referia e, inclusive, utilizou o termo "especialmente" a denotar que a menção subsequente aos processos administrativos na ANTT e TCU seria meramente exemplificativa, vejamos:

1) AUTORIZO A RETOMADA DA ANÁLISE DOS ESTUDOS E PROCESSOS ADMINISTRATIVOS RELACIONADOS À FERROGRÃO, em especial os em

trâmite na Agência Nacional de Transportes Terrestres ANTT (50500.036505/2016- 15 ou outro qualquer), no Ministério da Infraestrutura (50000.025009/2020-53 ou qualquer outro) e no Tribunal de Contas da União (025.756/2020-6), condicionando-se qualquer execução à autorização judicial desta CORTE, para nova análise de todas as condicionantes legais, em especial as sócio-ambientais.

6. Ressalta-se ademais, que a própria decisão condiciona "a execução" à "análise de todas as condicionantes legais, em especial as sócio-ambientais". Ora, como é possível a eventual submissão à análise do tribunal de condicionantes socio-ambientais se estas resultam da análise dos estudos ambientais pelo órgão licenciador e este entende que somente poderá prosseguir após decisão definitiva?

7. Por derradeiro, entende-se que a análise dos estudos apresentados poderá ser útil ao próprio processo de negociação instaurado em atendimento à determinação do STF, uma vez que as entidades da sociedade civil envolvidas na tratativa certamente terão interesse em tratar acerca das condicionantes do empreendimento.

5.2. Deve-se ressaltar que o entendimento sobre a retomada dos estudos e dos processos administrativos relacionados à Ferrogrão também é compartilhado por parte desta Subsecretaria, uma vez que, para prosseguimento das oitivas com os povos indígenas e comunidades afetados pelo empreendimento, os estudos e o possíveis impactos sobre esses povos e comunidades podem fornecer importantes subsídios para o planejamento das reuniões e para o processo de escuta, preconizado na Convenção OIT 169.

Diretriz IV: À Subsecretaria de Sustentabilidade caberá acompanhar e traçar diretrizes, dentro de sua esfera de competência, para os trabalhos de licenciamento socioambiental desenvolvidos pela Infra S.A.

6. DA INTERLOCUÇÃO ENTRE ÓRGÃOS INTERVENIENTES:

6.1. Deve-se ressaltar que, quanto aos trabalhos de licenciamento socioambiental, esta Subsecretaria tem buscado realizar a interlocução necessária e o alinhamento das orientações advindas dos órgãos intervenientes juntamente com as entidades vinculadas sobre os processos decorrentes de estudos, análises e toda e quaisquer informações pertinentes ao projeto, dos entes envolvidos, bem como o acompanhamento e o monitoramento da execução das ações resultantes destes. Nada obstante, as ações são pautadas no respeito e cumprimento da legislação ambiental.

7. DA CRIAÇÃO DO GRUPO DE TRABALHO FERROGRÃO:

7.1. O referido GT foi instituído pela Portaria nº 994/2023 (SEI nº 8409437), sendo que essa SUST manteve o compromisso de convidar as entidades públicas envolvidas e relacionadas no processo de licenciamento ambiental com o objetivo de transparência e enriquecimento da discussão. A esse respeito deve ser destacado que os trabalhos do GT tiveram início em 17 de outubro de 2023 e, nos termos da Portaria, seriam concluídos em 14 de abril de 2024 sendo norteados pelos seguintes objetivos específicos:

Art. 1º Fica instituído Grupo de Trabalho com a finalidade de acompanhar os processos e os estudos relacionados ao projeto da EF-170, no âmbito do Ministério dos Transportes e de seus órgãos, agências e empresas.

§ 1º O Grupo de Trabalho terá foco nos aspectos de viabilidade socioambiental e econômica, nos instrumentos de gestão de riscos socioambientais e nas premissas de participação e controle social do projeto da EF-170.

§ 2º O Grupo de Trabalho identificará as partes interessadas no projeto e proporá os termos das condicionantes socioambientais para os estudos de viabilidade do projeto da EF-170.

§ 3º O Grupo de Trabalho discutirá as circunstâncias em que será promovida pelo responsável, em conformidade com a legislação de regência, a consulta aos povos indígenas e comunidades tradicionais.

§ 4º A elaboração e pactuação de um plano de consulta não será objeto deste Grupo de Trabalho, devendo ser realizado posteriormente ou paralelamente junto aos povos indígenas e comunidades tradicionais afetados.

§ 5º O Grupo de Trabalho desempenhará suas atividades de forma a primar por boas práticas de governança, integridade e transparência.

§ 6º Ao Grupo de Trabalho caberá ainda receber os documentos, sugestões e ideias relacionados ao projeto da EF-170 porventura apresentados.

7.2. A atuação do GT ocorre no âmbito do Ministério dos Transportes e de suas entidades vinculadas. Participam assim **como convidados, com direito a voz e voto**, os seguintes entes da sociedade civil, a Rede Xingu+; o Instituto Kabu; e os representantes dos Autores da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 6553, conforme caput do art. 1º e art. 3º:

Art. 1º Fica instituído Grupo de Trabalho com a finalidade de acompanhar os processos e os estudos relacionados ao projeto da EF-170, no âmbito do Ministério dos Transportes e de seus órgãos, agência e empresas.

[...]

Art. 3º Participarão como convidados, com direito a voz e voto, os seguintes entes da sociedade civil:

I - Rede Xingu+;

II - Instituto Kabu;

III - Representantes dos Autores da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 6553.

7.3. Visando a atender aos objetivos acima, a Subsecretaria de Sustentabilidade - SUS T, da Secretaria Executiva do Ministério dos Transportes, responsável pela coordenação do GT, desenvolveu o Plano de Trabalho do GT, com as seguintes atividades:

a) recebimento de documentos, sugestões e ideias relacionados ao projeto da EF-170 porventura apresentados;

b) estabelecimento de diálogo com Povos Indígenas, setor de Meio Ambiente, bem como com ICMBio, ANTT e autor da ADI 6553;

c) produção de documento técnico a respeito dos avanços verificados no GT, realizando um balanço do esforço conjunto e propondo sugestões para as etapas ulteriores do projeto; e

d) organização do Seminário Técnico sobre Viabilidade Socioambiental e Avaliação Socioeconômica do projeto da EF-170 - Ferrogrão também foi inserido no Plano de trabalho visando discutir tecnicamente os aspectos socioambientais do projeto do empreendimento proposto, ouvir e atender os anseios da população residente nas proximidades do Projeto, assim como dos povos indígenas, comunidades tradicionais, sindicatos, associações e movimentos sociais, comunidades científica, associações comerciais, entidades de classe, órgãos do governo, entre

outros. O seminário foi realizado nos dias 7 e 8 de maio de 2024, em Santarém e foram abordados os temas: Histórico e Impactos Socioambientais do Corredor Logístico Norte; O que é o projeto da Ferrogrão; Aspectos Socioambientais e Impactos Sinérgicos e Cumulativos; o Estado da Arte do Projeto; Direito a Consulta Livre, Prévia, Informada; bem como A Governança Territorial e Demarcação.

7.4. Nesses termos, ressalta-se que o objetivo do GT é acompanhar os processos e estudos relacionados ao projeto da EF-170, em especial receber as contribuições para a revisão dos estudos socioambientais do EVTEA - Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, por parte das mais diversas instituições, tanto acadêmicas quanto da sociedade civil e órgãos governamentais e da sociedade civil.

7.5. No entanto, concomitantemente a essas providências, no que tange ao licenciamento ambiental, a Infra S.A, empresa sucessora da EPL, entendeu que a decisão do Supremo Tribunal não afetava a expedição do Termo de Referência por parte do Ibama e dos órgãos intervenientes do licenciamento para elaboração dos estudos ambientais, conforme entendimento expresso no OFÍCIO Nº 166/2023/GEMAB-INFRASA/SUGAT-INFRASA/DIREM-INFRASA/DIREX-INFRASA/CONSADINFRASA/AG-INFRASA (SEI nº 7307640), da Infra S.A de 06 de julho de 2023:

Destacamos, ainda, que a interpretação adequada da Constituição e da Convenção 169 exige a consulta aos povos indígenas seja informada, ou seja, deve propiciar às comunidades ouvidas o conhecimento pleno sobre o projeto e os potenciais impactos sobre o contexto social, cultural, econômico e político, bem como a avaliação de suas vantagens e desvantagens. Logo, o atendimento ao caráter "informada" da consulta somente poderá ser efetivamente cumprido, quando se tenha os estudos ambientais e indígenas concluídos e analisados pelos órgãos competentes. Fato esse corroborado pelo agravo regimental na Suspensão de Liminar de Sentença nº 1745, do Superior Tribunal de Justiça, no sentido de que a realização de meros estudos preliminares, atinentes tão somente à viabilidade da implantação do empreendimento, não possui o condão de **afetar diretamente** as comunidades.

Ou seja, como já manifestado pelo setor de transportes em momento pretérito, é fundamental aguardar a conclusão dos estudos ambientais e indígenas para permitir a realização da consulta na sua integralidade e nos termos do que exige o regramento da OIT 169. Não obstante, em paralelo a isso, não nos furtamos de promover discussões para esclarecer as comunidades sobre as especificidades deste momento de estruturação para execução da Ferrogrão.

Por fim, quanto à incorporação dos resultados dos processos de Consulta na decisão motivada sobre viabilidade do projeto, conforme já demonstrado anteriormente, a viabilidade ambiental do empreendimento é atestada por meio da emissão da Licença Prévia - LP, no âmbito do processo de licenciamento, de modo que tal análise deve ser procedida pelos órgãos competentes, nesse caso, IBAMA e FUNAI.

8. DAS REUNIÕES ARTICULADAS E SEUS PARTICIPANTES ATIVOS:

8.1. Como comprovação, evidência, do que diz o ofício COTA nº 00850/2024/CONJURMT/CGU/AGU (SEI nº 8728533), apresentam-se as ações desenvolvidas pelo Grupo de Trabalho Ferrogrão, descrevemos abaixo todo o histórico detalhado, contendo as evidências das datas, das convocações, planejamento, atas e outras informações e dados pertinentes, que evidenciam a seriedade e comprometimento do Ministério dos Transportes das atividades desenvolvidas pelo GT, onde configura o pleno interesse, esforço e incansável articulação técnica com objetivo de escuta ativa e plena:

11. Relatam que "diante deste quadro, de **inação dos setores do governo para apresentar e dialogar sobre os estudos da Ferrogrão (EF-170)**, houve a decisão dos membros da sociedade civil e do autor desta ADI de não mais participar deste Grupo de Trabalho (em 29 de julho de 2024), **por não ter nenhuma possibilidade de diálogo, de conclusão dos estudos** e da participação da sociedade civil na construção destes, por absoluta falta de material e de tempo para se chegar em agosto de 2024 com algo com

algum grau de maturidade institucional e qualidade socioambiental".

[...]

15. Ostentam em suma, que "o governo federal, especialmente o Ministério dos Transportes, não conseguiu assegurar um processo de diálogo e de participação efetiva", daí porque haveria descumprimento da decisão do Ministro Relator,

8.2. À princípio, destacamos que as reuniões do GT Ferrogrão tiveram um amplo planejamento e participação dos seus membros, afins que os seus objetivos fossem alcançados, considerando a duração, planejamento e ampla participação dos convidados. Além de promover debates amplos, com a sociedade civil, os órgãos de governo, as organizações dos povos indígenas, e as organizações não-governamentais, o Ministério dos Transportes abriu um canal exclusivo para encaminhamento de sugestões ao grupo de trabalho por meio do e-mail por meio do e-mail gt.ferrograo@transportes.gov.br.

8.3. Abaixo a descrição das reuniões realizadas:

I - Reunião inaugural: Realizada nos dias 26 de outubro de 2023 (reunião inaugural - online), horário de início 16:30h e término às 17:30h, a convocação SEI nº 8735427;

II - 1º Reunião: Realizada 20 de novembro de 2023, horário de início 9h e término às 16h;

III - 2ª Reunião: Realizada de dezembro de 2023, horário de início 9h e término às 16h;

IV - 3ª Reunião: Realizadas 07 de fevereiro de 2024, horário de início 9h e término às 16h;

V - Seminário Técnico Ambiental: Realizado em 07 e 08 de maio de 2024 com a participação de lideranças locais em Santarém/Pará, representantes de instituições de ensino superior, Organizações Não Governamentais, Entidades Governamentais e representantes dos Povos Indígenas e Comunidades Quilombolas, para ampliar a participação da sociedade a respeito dos temas discutidos no GT.

8.4. Reunião Inaugural

8.4.1. A reunião inaugural do GT ocorreu no dia 26 de outubro de 2023 e foi realizada pela plataforma TEAMS. Estiveram presentes membros da SUST/MT, Consultoria Jurídica - CONJUR/MT, Secretaria Nacional de Transportes Ferroviários - SNTF/MT, INFRA S.A., Instituto Kabu e Organização indígena competente da Rede Xingu +. Os representantes do GT solicitaram que as dinâmicas fossem presenciais, com a apresentação de reuniões temáticas e debates com a participação de convidados e especialistas de cada tema. Foi apresentado o estado da arte do projeto no qual todos os presentes esclareceram as expectativas sobre o GT. Desta forma, foi conversado sobre como os representantes do GT gostariam que fossem as próximas reuniões, assim como temas a serem debatidos, os convidados/especialistas e a organização cronológica para elaboração conjunta do Plano de Trabalho. No arquivo (SEI nº 8735427) consta a lista de participantes.

8.5. 1ª Reunião

8.5.1. A reunião realizada no dia 20 de novembro de 2023 - 1ª reunião foi presencial, tendo como tópicos: Contextualização sobre o surgimento do projeto da ferrogrão (Procedimento de Manifestação de Interesse – PMI), discussão sobre os desdobramentos socioambientais do empreendimento, atualização do EVTEA e apresentação e discussão do cronograma inicial do GT e do Plano de Trabalho proposto. A memória da reunião, incluindo pauta consta em SEI nº 8735450.

8.5.2. Estiveram presentes SUST/MT, SNTF/MT, CONJUR/MT, Subsecretaria de Parcerias - SPAR/MT, INFRA S.A, Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, Estação da Luz Participações LTDA - EDLP, Instituto Kabu e Organização indígena competente da Rede Xingu +. A lista de presença da reunião encontra-se no SEI nº 8735450.

8.5.3. A reunião iniciou-se com a apresentação dos aspectos técnicos do Estudo de

Viabilidade. O sr. Guilherme Quintella, Presidente/CEO da Estação da Luz Participações S/A - EDLP, apresentou o EVTEA explicando como surgiu o projeto Ferrogrão, a apresentação dos Estudos do Procedimento de Manifestação de Interesse - PMI, os desdobramentos socioambientais, a atualização do EVTEA, os enfoques social e ambiental e o cronograma inicial. Também foi informado que a atualização do EVTEA, sob uma perspectiva setorial, prevê a promoção e implementação da descarbonização, havendo uma reavaliação das premissas da modelagem econômico-financeira combinada com estratégias socioambientais.

8.5.4. Foi apresentado o cronograma de atualização dos estudos para março de 2024, o qual será elaborado com recursos privados. Após essas considerações, Guilherme agradeceu o convite e propôs encaminhar a apresentação a todos participantes. Após a referida apresentação houve debate de cerca de 30 minutos sobre o conteúdo apresentado.

8.5.5. A empresa INFRA S.A fez uma apresentação do componente ambiental - EIA/RIMA. Foi. Nessa oportunidade, a INFRA S.A, informou que realizou uma análise preliminar dos possíveis para inclusão no aprimoramento dos estudos ambientais e das melhorias das condicionantes baseada no primeiro documento encaminhado pela rede Xingu+ na qual apresenta uma análise detalhada (SEI nº 8745062) com propostas de condicionantes socioambientais. Após a fala da INFRA S.A havia reservado 30 minutos para debate e discussões dos convidados.

8.5.6. Os membros do GT solicitaram abertura de diálogo com o órgão que elaborou o Caderno de Avaliação socioeconômico, que foi compartilhado no e-mail institucional do Grupo pela Rede Xingu+ e expressou sua preocupação por conta do desmatamento que ocorrem próximas as aldeias, além da preocupação com a invasão de Terras Indígenas.

8.5.7. Nesse encontro foi destacada a importância da participação e da construção conjunta dos estudos e também a inclusão de todos os atores necessários para a governança socioambiental da Ferrogrão.

8.5.8. A SUST apresentou aos convidados o Plano de Trabalho do GT mostrando o cronograma e próximas etapas. Para esse momento da reunião estava reservado tempo para debate e deliberação das decisões. Como encaminhamento para a reunião seguinte, foi solicitado que fosse aprofundada a discussão do Caderno de Estudo Socioeconômico com a participação da EDPL. Também foi combinado que o MT divulgaria o canal de promoção de transparência do GT com o objetivo de ampliar a discussão e recebimento de contribuições. A lista de participantes consta no SEI nº 8735411.

8.6. 2ª Reunião

8.6.1. No encontro realizado em 21 de dezembro de 2023 os convidados e representantes do GT puderam participar de forma híbrida, pois o encontro foi presencial e pela plataforma TEAMS. Consistiu na reunião temática sobre Estudo socioambiental. Vários especialistas foram chamados para o evento que teve duração de 9 às 16h.

8.6.2. Torne-se necessário ressaltar a presença de mais de 23 instituições, cerca de 67 pessoas tornando o evento multidisciplinar e com total franqueza de diálogo com a sociedade.

8.6.3. Essa reunião teve como temática Gestão de Riscos Socioambientais, tendo as seguintes palestras: Apresentação sobre os impactos socioambientais da Ferrogrão (Professor Luís Henrique Sanches da Escola Politécnica/USP), Apresentação sobre os riscos climáticos da Ferrogrão (Consultor Daniel Thá, sócio-diretor da Kralingen) e Apresentação - Aspectos socioambientais da Ferrogrão (Flávio Acatauassú - Diretor-Presidente da AMPORT). Após cada explanação estava reservado tempo de 20 minutos para debate dos convidados.

8.6.4. Dentre os assuntos comentados falou-se da necessidade de atualização dos estudos do caderno socioambiental, a importância da Ferrogrão como indutora de requalificação territorial, aspectos de destinação e regularização das terras públicas e a consolidação e gestão de áreas protegidas. Também houveram esclarecimentos sobre Perspectiva sobre complementação do TR do componente indígena e andamento do Processo de Compensação da Unidade de Conservação Jamaxim.

8.6.5. Como encaminhamentos ficou definido marcar uma reunião entre SUST, SNTF, INFRA SA, ANTT para avaliar a inserção das contribuições escritas e sugestões oriundas da reunião temática do estudo socioambiental, enviar para todos os participantes os documentos encaminhados para essa reunião temática; e agendamento da Próxima reunião do GT 30/01/24 (Reunião sobre o tema Estudo Socioeconômico). A memória da reunião encontra-se em SEI nº

8735457.

8.6.6. Essa reunião foi realizada presencialmente e via Teams, obtendo desta forma, maior alcance de entes públicos e também da sociedade civil. Estiveram presentes Dentre os participantes estavam a SUST/MT, SNTF/MT, CONJUR/MT, Subsecretaria de Parcerias - SPAR/MT, INFRA S.A, Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, Ministério Público de Roraima - MPRR, Kralingen Consultoria, Escola Politécnica de universidade de São Paulo - Poli/USP, IPHAN, Instituto Kabu e Organização indígena competente da Rede Xingu +. A lista de participantes está no SEI nº 8735432.

8.7. 3ª Reunião

8.7.1. A Reunião do dia 07 de fevereiro de 2023 foi iniciada às 09h30 e finalizou às 16 h – tiveram como tópicos: contextualização sobre o objetivo que foi ampliação dos canais de escuta e análises existentes, além de ouvir e fortalecer o debate, considerando ainda os resultados a serem apresentados ao Supremo Tribunal Federal na Ação Direta de Inconstitucionalidade – ADI.

8.7.2. A reunião se iniciou com um momento de fala dos movimentos sociais convidados. Uma demanda bastante solicitada foi que a próxima reunião não ocorresse em Brasília e sim dentro dos territórios/municípios que serão afetados, tendo em vista as dificuldades de deslocamento de alguns dos participantes da sociedade civil. Outros participantes sugeriram também que o seminário fosse realizado na cidade de Novo Progresso ou Itaituba em duas etapas. Reiterou a necessidade de que os encontros sejam feitos na região para que se possa conhecer e discutir o projeto, considerando as dificuldades dos povos. O Subsecretário de Sustentabilidade, Sr. Cloves Benevides, acatou a sugestão de que o seminário técnico seria realizado localmente, na região, e sendo um espaço de troca, que fossem apresentados documentos referencias considerado o direito da sociedade civil de divergir.

8.7.3. Logo após foi apresentada as contribuições aos estudos socioambientais e riscos socioambientais pela empresa INFRA S.A, seguido de debate de 30 minutos entre os presentes. Também foi realizada a explanação sobre a metodologia utilizada na “Avaliação Socioeconômica da Ferrogrão” e o “Guia Geral de Análise Socioeconômica de Custo-Benefício de Projetos de Investimento em Infraestrutura” (Rodolfo Benevuto, Diretor Associado de Programas do Global Infrastructure Hub), seguida de debate de 15 minutos, apresentação sobre a Avaliação Socioeconômica para o projeto (Claudio Roberto Frischlack, Presidente da Inter.B - Consultoria Internacional de Negócios, Diretor de país do International Growth Center, seguido de debate de 15 minutos e por fim, apresentação dos aspectos socioeconômicos (Sra. Elisangela Pereira Lopes - Assessora Técnica de Logística e Infraestrutura - Confederação Nacional da Agricultura - CNA), também seguido de debate (20 minutos). A memória da reunião, contendo pauta está em SEI nº 8735466.

8.7.4. Dentre os participantes estavam a SUST/MT, Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica – AMPORT , SNTF/MT, CONJUR/MT, Subsecretaria de Parcerias - SPAR/MT, INFRA S.A, Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, Ministério Público de Roraima - MPRR, Instituto Augusto Leverger, Grupo Mulheres do Trairão - PA, INERB, Associação Povos Ameaçados - APA, BR 163 Sustentável, Confederação Nacional da Agricultura - CNA, Associação Indígena Apiaká, Programas do Global Infrastructure Hub, Associação dos Transportadores de Cargas e dos Caminhoneiros da BR 163, Associação Indígena Pariri, Coalisão Internacional sobre Florestas e Finanças, IPHAN, FUNAI, Ministério dos Povos Indígenas, Instituto Kabu e Organização indígena competente da Rede Xingu +. A lista de participantes está no SEI nº 8735501.

8.7.5. Nessa oportunidade, a SUST foi convidada para participar do Tribunal Popular sobre a Ferrogrão, a ser realizado no dia 04 de março de 2024, em Santarém. Convite aceito pelo Subsecretário que enviou 3 representantes da Subsecretaria (SEI nº 8745081).

8.7.6. Tiveram como encaminhamentos, mediante deliberação conjunta, a realização do Seminário na segunda quinzena de março na cidade de Santarém/PA, planejado a partir da sugestão de programação do seminário na ser encaminhado por parte da Rede Xingu +; e o envio formal dos subsídios do GT (estudos, referências teóricas, apresentações ou oposição) para construção das adequações e qualificação do debate formalização das posições após a reunião para qualificação dos trabalhos das equipes técnicas.

8.8. Seminário Técnico sobre viabilidade dos Aspectos Socioambientais da Ferrogrão

8.8.1. O Seminário Técnico sobre viabilidade dos Aspectos Socioambientais da Ferrogrão ocorreu nos dias 7 e 8 de maio de 2024. Foi uma demanda da sociedade civil, solicitada nas reuniões anteriores com o intuito de aprofundar as discussões em um local mais próximo do empreendimento.

8.8.2. Destaca-se que o convite para esse evento foi amplamente distribuído com o intuito de envolver as entidades e órgãos públicos, a academia, as associações e etc. Para divulgação e convite aos participantes foram redigidos e as informações foram também disponibilizadas no site do Ministério.

8.8.3. O seminário foi dividido em painéis, com diferentes temas nos quais os especialistas tiveram a oportunidade de discorrer sobre os principais entraves e possibilidades para o empreendimento. Os temas abordados foram:

I - Histórico e impactos socioambientais do Corredor Logístico Norte,

II - O que é o projeto Ferrogrão?,

III - Aspectos socioambientais e impactos sinérgicos e cumulativos,

IV - Direito a Consulta Livre, Prévia, Informada, Governança territorial e demarcação.

8.8.4. Ressalta-se que os membros do GT puderam indicar palestrantes para cada tema dos painéis, assim como a SUST. Antes do seminário, a SUST reuniu-se com os representantes do GT em diferentes momentos para garantir que as solicitações fossem contempladas para o evento.

8.8.5. No evento também houve a oportunidade de Apresentação dos povos indígenas, dos municípios, dos sindicatos, das associações, dos movimentos, das comunidades e demais grupos sociais presentes para discorrerem sobre o tema. Na planilha do evento existia, além dos momentos de palestras, momentos de debates com duração de cerca de 30 minutos. Houveram manifestações dos povos indígenas, inclusive com a entrega dos protocolos de consulta de diferentes etnias ao sr. Cloves Benevides. A programação encontra-se em SEI nº 8745514.

8.8.6. O seminário foi uma oportunidade considerada importante pela Subsecretaria de Sustentabilidade que pode se aproximar das comunidades que possivelmente serão impactadas pelo empreendimento. Houve esforço tanto da parte do governo quanto das comunidades para estarem presentes no evento. Foram contempladas, comunidades tradicionais, povos indígenas, comunidades quilombolas, estudantes da universidade (UFOPA), especialistas da academia, entidades e órgãos públicos. A lista de presença encontra-se SEI nº 8735531.

8.8.7. O evento foi finalizado com a exposição dos temas sobre patrimônio arqueológico da região, com o Iphan e com a fala final do sr. Cloves Benevides, Subsecretário de Sustentabilidade. A memória da reunião encontra-se em SEI nº 8745514.

8.8.8. Em suma, percebeu-se que era uma importante oportunidade de diálogo franco e aberto para uma construção coletiva do debate sobre o empreendimento. Afinal, foram 2 dias de seminário, com intensa participação popular (das 8h às 17h45).

8.9. Da Participação de Órgãos estatais

8.9.1. Conforme o ofício COTA nº 00850/2024/CONJUR-MT/CGU/AGU (SEI nº 8728533) temos o seguinte ponto da referida petição, sobre a participação de demais órgãos estatais na composição do GT:

13. Alegam ainda que "**a completa ausência dos demais órgãos estatais na composição do Ferrogrão** inviabilizaram qualquer solução de governo, mas apenas a exposição de uma série de questões não solucionadas por um Grupo de Trabalho que não pode contar com a participação de órgãos como o **ICMBio, a FUNAI, o IBAMA, o IPHAN**, além dos demais necessários ao deslinde da questão, especialmente os órgãos definição de políticas públicas, como o Ministério do Meio Ambiente, o Ministério dos Povos Indígenas e a Casa Civil. Nesta última, órgão central e de coordenação do Novo PAC, sequer produziu-se um diálogo interno no próprio governo, ainda muito menos com o referido GT". **grifo nosso**

8.9.2. Desta forma, conforme Portaria nº 994/2023 (SEI nº 8409437) , a composição segue os critérios citados abaixo:

"Art. 2º O Grupo de Trabalho será composto por representantes das seguintes unidades do Ministério dos Transportes:

I - Subsecretaria de Sustentabilidade da Secretaria-Executiva;

II - Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário;

III - Subsecretaria de Parcerias da Secretaria-Executiva;

§ 1º A coordenação dos trabalhos caberá à Subsecretaria de Sustentabilidade da Secretaria Executiva do Ministério dos Transportes.

§ 2º O Grupo de trabalho será assessorado juridicamente em suas reuniões pela Consultoria Jurídica junto ao Ministério dos Transportes.

Art. 3º Participarão como convidados, com direito a voz e voto, os seguintes entes da sociedade civil:

I - Rede Xingu+;

II - Instituto Kabu;

III - Representantes dos Autores da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 6553;

Parágrafo único. Fazendo-se necessário, o Grupo de Trabalho poderá convidar e solicitar apoio técnico do Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima, Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade, Infra S.A., Ministério dos Povos Indígenas, Fundação Nacional dos Povos Indígenas e quaisquer outras entidades e instituições, públicas ou privadas, que possam colaborar com os trabalhos."

8.9.3. A coordenação do GT seguiu estritamente as definições da citada Portaria, convidando representantes de outros órgãos, mediante Ofício e utilizando o e-mail institucional do GT. Isso ocorreu nas reuniões do dia 21/12/23, 07/02/24 e no seminário Técnico, eventos já descritos nessa nota (itens 8.5.12, 8.5.19 e 8.5.26).

9. DO ESTUDO DE VIABILIDADE TÉCNICO, ECONOMICO E AMBIENTAL:

9.1. Segundo o ofício COTA nº 00850/2024/CONJUR-MT/CGU/AGU (SEI nº 8728533) temos os seguintes pontos da petição referente a atualização dos estudos sugeridos da Petição 11706:

"Os peticionários aduzem que, apesar dos esforços que envidaram, não foi possível a conclusão e a atualização dos estudos sugeridos pela Petição 11706, muito menos a avaliação dos estudos por parte dos setores da sociedade civil e do autor da ação, presentes no Grupo de Trabalho (GT Ferrogrão) instaurado pela União, no âmbito do Ministério dos Transportes (por sua Secretaria de Sustentabilidade), mediante a Portaria nº 9941, de 17 de outubro de 2023."

[...]

"Afirmam que "remanescem intocados muitos dos pressupostos e dos critérios ofertados pela sociedade civil" (como o estudo denominado "CONDICIONANTES SOCIOAMBIENTAIS DO PROJETO FERROGRÃO (EF170) NA FASE DE PLANEJAMENTO"), e "nem mesmo os pontos já percebidos pelo governo como inconclusos foram superados"

9.2. Cabe destacar que a primeira entrega do EVTEA foi realizada em 29 de outubro de 2015, com revisões em 22 de março de 2016 e em 26 de abril de 2017. Sobre o processo de

consolidação das contribuições recebidas desde a instituição do atual GT, a Infra S.A , o Ministério dos Transportes e ANTT têm realizado a análise pontual desses documentos, conforme cronograma detalhado a seguir:

a) Em 04/10/23 foi realizado o início da retomada do processo de revisão do EVTEA da Ferrogrão;

b) De 20/12/2023 a 02/04/2024, ocorreram quatro Pontos de Controle - PDC com a INFRA S.A, Secretaria Nacional de Transportes Ferroviários - SNTF, do Ministério dos Transportes e ANTT, para análise das contribuições recebidas durante a 1ª, a 2ª e 3ª reuniões contendo as contribuições dos órgãos como por exemplo ICMBio, Ibama, Funai e do próprio PSol participante das reuniões supramencionadas onde foram consideradas a voz ativa, conhecimento técnico e incorporação de estudos e sugestões, bem como daquelas encaminhadas por meio do OFÍCIO Nº 62/2024/SUST/SE (SEI nº 8130302), de 11 de março de 2023 e OFÍCIO Nº 177/2024/SUST/SE (SEI nº 8476351), de 19 de junho de 2024, conforme especificado a seguir:

- 20/12/23 - PDC 1;

- 31/01/24 - PDC2;

- 28/02/24 - PDC3; e

- 02/04/24 - PDC4

c) a partir de 08/02/2024, foram realizadas reuniões de acompanhamento específico, por tema:

- 08/02/24 - Alinhamento Jurídico-Regulatório (ANTT e INFRA-SA)

- 15/03/24 - Kickoff Socioambiental (parte 1)

- 20/03/24 - Kickoff Socioambiental (parte 2)

- 25/04/24 - Alinhamentos prévios INFRA SA, sobre Questões sociais

- 25/04/24 - Alinhamentos com a INFRA SA sobre o Caderno Socioambiental

- 22/05/24 - Esclarecimentos e devolutivas sobre a Nota Técnica de análise da INFRA SA sobre o CAPEX, Rev2024/1

- 27/05/24 - Esclarecimentos e devolutivas sobre a Nota Técnica de análise da INFRA SA sobre CAPEX/OPEX/DEMANDA, Rev2024/1

- 18/06/24 - Esclarecimentos e devolutivas sobre a Nota Técnica de análise da INFRA SA sobre o Caderno ACB (Análise Socioeconômica de Custo-Benefício), Rev2024/1

- 11/07/24 - Esclarecimentos e devolutivas sobre a Nota Técnica de análise da INFRA SA sobre o Caderno Socioambiental, Rev2024/1

- 16/07/24 - Esclarecimentos e devolutivas sobre a Nota Técnica de análise da INFRA SA sobre o Caderno Socioambiental, Rev2024/1

9.3. Contribuições do GT nos Estudos Ambientais

9.3.1. Com o desenvolvimento das reuniões do Grupo de Trabalho, e o dialogo aberto com sociedade civil, considerando também a divulgação do canal exclusivo para encaminhamento de sugestões ao GT por meio do e-mail por meio do e-mail gt.ferrograo@transportes.gov.br, foram recebidas diversas contribuições da sociedade civil, as quais constam encaminhamos sob SEI nº 8736800, dentre as quais:

I - Resumo Executivo - Xingu + (SEI nº 8746618);

- II - Nota Técnica o Condicionantes Ferrogrão (8745062)
- III - Relatório Final - Movimento BR-163 (SEI nº 8744946);
- IV - Carta de SINOP - 26 maio 2023 (SEI nº 8745105);
- V - Contribuições - Claudio Fristack (SEI nº 8745096);
- VI - Ofício nº 1511/2024 - MMA (SEI nº 8746409);
- VII - Protocolo de Consulta e Consentimento - Terena (SEI nº 8745183);
- VIII - Protocolo de Consulta e Consentimento - Apiakás (SEI nº 8745186);
- IX - Relatório Fotográfico Ferrogrão - Augusto Levenger (SEI nº 8746413);
- X - Contribuições GT Infra e Justiça Social (SEI nº 8745051);
- XI - Contribuição Silvio Marinho (SEI nº 8745176);
- XII - Contribuições do Grupo de Defesa da Amazônia (SEI nº 8745071);
- XIII - Contribuições Cleo Mota (SEI nº 8744972; 8744979; 8744996; 8745014).

9.3.2. Entre os assuntos abordados nas contribuições foram apontados como alguns assuntos relevantes:

- I - Análise Custo-Benefício do empreendimento;
- II - Balanço de emissões;
- III - Indicação da não interferência do traçado com o Parque do Jamanxim;
- IV - Diagnóstico preliminar de Terras Indígenas situadas nos 16 municípios interceptados pelo traçado;
- V - Indicação preliminar de novos impactos socioambientais;
- VI - Dimensionamento de novos programas ambientais para as fases de implantação e operação, com vistas a atender as peculiaridades da região;
- VII - Precificação para atendimento da Instrução Normativa nº 112/INCRA, para assentamentos rurais interceptados;
- VIII - Precificação para programa arqueológico específico para sítios localizados nas proximidades das TIs diretamente afetadas, em atendimento à Portaria Normativa IPHAN nº 375/2018; e
- IX - Análise das Políticas Públicas federais, estaduais e municipais que incidem sobre a área de estudo, bem como estabelecimento de correlação com os programas ambientais propostos.

9.3.3. Desta forma todas as contribuições recebidas, bem como os pontos convergentes e divergentes das discussões do GT foram encaminhados à Infra S.A, através do Ofício Nº 62/2024/SUST/SE (8130302) para atualização dos estudos, que inicialmente foram elaborados no âmbito do chamamento Público de Estudos do Ministério dos Transportes nº 11/2014 e do Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) - instrumento optativo usado pela Administração Pública para apresentação de estudos em estruturação de projetos, firmado com o intuito de consolidar parceria com a iniciativa privada para elaboração de estudos.

9.4. Conclusão dos Estudos

9.4.1. Os estudos de viabilidade, foram realizados pela empresa EDLP Estação da Luz Participações, que referem-se a atualização do Caderno Socioambiental do Estudo de

Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA. Estes contratados pela INFRASA, uma vez que a elaboração deste não está dentre os objetivos do GT, de acordo com a Portaria do Ministério dos Transportes nº 994 (SEI nº 8717888), coube ao Grupo de Trabalho receber as contribuições de diversas entidades, para inclusão nos estudos contratados.

9.4.2. Ressalta-se que conforme citado no item 9.3.1, todas as contribuições e condicionantes encaminhadas pela sociedade civil, foram aceitas para realização dos estudos

9.4.3. Desta forma, o encaminhamento dos Estudos Técnicos, contratados pela INFRASA, ao Ministério dos Transportes, visando a sua análise foi no dia 08/08/2024, através do Ofício nº 291/2024/PRESI-INFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA (SEI nº 8678018 - Processo 50050.004287/2024-13). Onde passou por análise da Secretaria Nacional de Transportes Ferroviários, da Subsecretaria de Sustentabilidade e pela e pela Consultoria Jurídica deste Ministério, que deverá ser repassado a sociedade civil.

9.4.4. Conforme as datas apresentadas, justifica-se não ter submetido a sociedade civil, pois os estudos ainda estavam em andamento. Assim como o prazo de ampliação do GT para mais 180 dias, conforme PORTARIA Nº 365, DE 11 DE ABRIL DE 2024 (SEI nº XXXX), o prazo correto será de 08 de outubro para finalização das atividades junto a sociedade civil.

9.5. Ganhos da Atualização do EVTEA

9.5.1. Com as atividades desenvolvidas pelo GT, especificamente as contribuições recebidas da sociedade civil, ocorreu a articulação entre Ministério dos Transportes realizada, pela Secretaria Nacional de Transportes Ferroviários, a Subsecretária de Sustentabilidade com a INFRASA e ANTT, para inclusão destes nos estudos ambientais.

9.5.2. Desta forma, todas as demandas do GT foram acatadas e incluídas no estudo, as mais críticas debatidas nas reuniões, que foram incluídas são:

- I - Atualização dos Planos e Programas de mitigação e/ou compensação socioambiental, com ações alinhadas a outros planos e políticas de governo (ex.: PPCDAM);
- II - Análise socioeconômica de custo benefício da implantação do projeto utilizando o GUIA ACB do Ministério da Fazenda 2022;
- III - Apresentação dos impactos e externalidades positivas e negativas dos três terminais (Sinop/MT, Matupa/MT e Miritituba/PA) da Ferrogrão .

9.5.3. Além das demandas apresentadas pelo GT, a EDLP (Empresa responsável pelo EVTEA) elaborou um estudo de balanço de emissões de GEE decorrentes da implantação e operação da Ferrogrão. Foram analisados:

- I - Desmatamento para a construção da Ferrogrão;
- II - Mudança da Matriz de transporte;
- III - Potencial de conversão de pastagem degradadas;
- IV - Diretrizes para Embarque da produção agrícola na Ferrogrão

9.5.4. Com relação aos estudos socioambientais, destacam-se os seguintes ganhos:

- I - Foram sugeridos 56 programas, sendo 22 novos programas que não estavam contemplados no EIA de 2020;
- II - Foram identificados 11 potenciais impactos que não estavam contemplados no EIA
- III - Alinhamento aos programas (para e ppcdm)
- IV - Compensações Socioambiental previstas no projeto R\$ 799M (julho/2023);
- V - Opex socioambientais: aproximadamente R\$ 14M/ano (julho/2023).
- VI - Sem terminais de carga e descarga em área de vegetação nativa.

III. CONCLUSÃO

9.10. Como diretriz, o Grupo de Trabalho da Ferrogrão, coordenado pela Subsecretaria de Sustentabilidade e com a participação de vários órgãos governamentais e entidades não governamentais, realizou a interlocução necessária junto à sociedade civil, conforme evidenciado nesta Nota Informativa, seja nas reuniões ordinárias ou por meio de canais de comunicação, bem como o alinhamento das orientações advindas dos órgãos intervenientes, juntamente com as entidades vinculadas sobre os processos decorrentes de estudos, análises e toda e quaisquer informações pertinentes ao projeto, de todos os entes envolvidos, bem como o acompanhamento e o monitoramento da execução das ações resultantes destes, respeitando e cumprindo a legislação pertinente.

9.11. Sobre os trabalhos do GT Ferrogrão, instituído pela Portaria nº 994 (SEI nº 8641015), de 17/10/2023 cabe informar que foram realizadas três reuniões na sede no Ministério dos Transportes, com órgãos envolvidos na ADI 6553, órgãos de governo, associações dos Povos Indígenas, e organizações não-governamentais, além da realização do Seminário Técnico Ambiental para ampliar a participação da sociedade a respeito dos temas discutidos no GT como também para recebimento de contribuições sobre os aspectos socioambientais e do projeto da Ferrogrão.

9.12. Desta forma, considera-se que a sociedade civil teve o espaço necessário, dentro de um processo democrático, no ambiente do Grupo de Trabalho, conforme as evidências do item 8. Os temas das reuniões foram definidos em comum acordo em conjunto com a sociedade, sendo que cada reunião tinha uma prévia preparatória, em que se definia sugestões para programação. Ressalta-se que todas as contribuições recebidas no âmbito do GT para atualização dos Estudos Ambientais, consideraram a sociedade civil, sendo repassadas e incluídas pela INFRASA no contrato de realização dos estudos, conforme evidenciado no item 9.

9.13. No que se refere a disponibilização da atualização dos estudos ambientais a sociedade civil, considerando que estes foram encaminhados em 08 de agosto de 2024 para o Ministério dos Transportes, para análise da Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário, Subsecretaria de Sustentabilidade e CONJUR, registra-se que não houve tempo hábil para conclusão e repasse a sociedade civil. No entanto considerando o prazo para conclusão das atividades do GT para 08 de outubro de 2024, conforme Portaria nº 365, de 11 de abril de 2024 (SEI nº 8641041), ainda há tempo hábil para divulgação dos estudos e a continuidade do planejamento das atividades do GT.

9.14. Nesses aspectos, baseado na linha de tempo do empreendimento, observa-se que a constante retomada do processo a "estaca zero" acarreta em significativo prejuízo de reanálise processual por parte das instituições envolvidas e coloca em cheque o esforço e demanda de cada ente participativo como exaustivamente demonstrado. Sendo assim verifica-se a necessidade de ser promovida uma abordagem assertiva para potencial identificação e correção de possíveis problemas, tal como um avaliação prévia do acervo documental a ser apresentado em cumprimento das solicitações do órgão ambiental por meio de check-list ou por outro meio mais apropriado. Desta forma, esta Subsecretaria está disponível para o diálogo com a sociedade civil, no âmbito GT, visando o encaminhamento dos estudos ambientais atualizados e a conclusão da proposta do Termo de Condicionantes Socio Ambientais para Ferrogrão, afins da conclusão das atividades deste Grupo de Trabalho, considerando que o mesmo ainda esta ativo.

9.15. Considerando o contexto descrito nesta conclusão, assim como as descrição das informações e evidências desta Nota Informativa, constata-se que o Grupo de Trabalho do Ferrogrão esta atendendo os objetivos específicos conforme definido pela Portaria nº 994 (SEI nº 8641015).

9.16. Diante do exposto, após os esclarecimentos sobre o projeto da EF-170 - Ferrogrão que foram prestados ao longo desta Nota Informativa, sugere-se o encaminhamento do presente documento à Consultoria Jurídica - CONJUR/MT.

25. A Procuradoria Federal junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres - PF/ANTT manifestou-se nos termos das INFORMAÇÕES n. 01531/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (Seq. 14), lastreadas nos subsídios fáticos apresentados pelo setor técnico da Agência (DESPACHO SUCON - SEI 25327891 - Seq. 15), das quais se destaca o

seguinte trecho:

3. Diligenciada tais informações ao setor técnico da ANTT (SUCON - Superintendência de Concessão da Infraestrutura), sobreveio manifestação daquele setor, na forma do DESPACHO SUCON SEI 25327891, onde se expõe os principais objetivos e estruturas relacionados ao(s) projeto(s) essenciais para o processo de concessão da EF-170 ("Ferrogrão"), ferroviária greenfield a ser implantada nos estados do Pará (PA) e Mato Grosso (MT).

4. Ademais disso, destaca não restar provado a alegada ausência de diálogo e debate, resultando na ineficiência de cada etapa atrelada ao projeto em destaque, carecendo tais apontamentos por parte das autoras de robustez jurídica, restando evidente o interesse legítimo da ANTT em assegurar a celeridade e eficácia dos processos de concessão Informa, contudo, que dados mais específicos relacionados ao Grupo de Trabalho (GT) formado seriam melhor elencados por parte da Subsecretaria de Sustentabilidade:

26. Conforme esclarecimentos apresentados pelas áreas técnicas desta Pasta e pela INFRA S.A, as contribuições apresentadas pela sociedade civil para o projeto EF-170 (Ferrogrão) no âmbito do Grupo de Trabalho foram consideradas e efetivamente avaliadas e, quando viáveis, devidamente implementadas nos estudos de viabilidade.

27. Ademais, foi informada a não interferência do traçado com o Parque do Jamaxim, tendo em vista que, "de acordo com as diretrizes definidas na atualização dos estudos, ao longo dos 49 km em que a Ferrogrão margeia área contígua ao Parque Nacional do Jamaxim seu traçado encontra-se inteiramente inserido na faixa de domínio da rodovia BR-163 definida na Lei 13 452/2017".

28. Ressalta-se o entendimento externado por esta Consultoria Jurídica (NOTA n. 00082/2024/CONJUR-MT/CGU/AGU, de 26 de janeiro de 2024 - NUP 50050.004796/2023-57, Seq. 5, aprovada pelo DESPACHO n. 00025/2024/CONJUR-MT/CGU/AGU e pelo DESPACHO DE APROVAÇÃO n. 00025/2024/CONJUR-MT/CGU/AGU - NUP 50050.004796/2023-57, Seq. 6 e 7) e referendado pela Secretaria-Geral de Contencioso - SGCT, nos termos do PARECER DE FORÇA EXECUTÓRIA n. 00069/2024/SGCT/AGU, de 8 de março de 2024 (NUP 50050.004796/2023-57, Seq. 11), no sentido de que "**a decisão cautelar na ADI nº 6.553 não opõe nenhum óbice à continuidade do processo de licenciamento ambiental da Ferrogrão, levando em conta o traçado original do projeto ou qualquer outro que se entenda mais adequado, desde que - repita-se - não haja a prática de nenhum ato de execução da obra ferroviária**".

29. Dessa forma, entende-se não estar caracterizado o descumprimento da decisão cautelar proferida pelo Ministro Relator, como alegado pelo autor.

30. Ante o exposto, é necessário encaminhar os autos à **Secretaria-Geral de Contencioso - SGCT**, com os documentos constantes nos Seq. 8 a 22 da presente NUP, a fim de subsidiar a manifestação do Advogado-Geral da União no processo.

31. À consideração superior.

32. Em caso de aprovação, à Divisão de Execução Processual, para que encaminhe os autos à **Secretaria-Geral de Contencioso**, para ciência da presente manifestação, acompanhada da documentação apresentada pelas áreas técnicas desta Pasta e pela INFRA S.A (Seq. 8 a 22 da NUP atual).

Brasília, 27 de agosto de 2024.

(assinatura eletrônica)

Elaine da Silva Ulhoa

Advogada da União

(assinatura eletrônica)

Paulo Roberto Magalhães de Castro Wanderley
Coordenador-Geral de Transportes e de Trânsito

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <https://supersapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 00748001172202442 e da chave de acesso 57bee382



Documento assinado eletronicamente por PAULO ROBERTO MAGALHÃES DE CASTRO WANDERLEY, com certificado A1 institucional (*.agu.gov.br), de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 1600356360 e chave de acesso 57bee382 no endereço eletrônico <https://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): PAULO ROBERTO MAGALHÃES DE CASTRO WANDERLEY, com certificado A1 institucional (*.agu.gov.br). Data e Hora: 27-08-2024 18:11. Número de Série: 65437255745187764576406211080. Emissor: Autoridade Certificadora do SERPRO SSLv1.



Documento assinado eletronicamente por ELAINE DA SILVA ULHOA, com certificado A1 institucional (*.agu.gov.br), de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 1600356360 e chave de acesso 57bee382 no endereço eletrônico <https://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): ELAINE DA SILVA ULHOA, com certificado A1 institucional (*.agu.gov.br). Data e Hora: 27-08-2024 18:20. Número de Série: 65437255745187764576406211080. Emissor: Autoridade Certificadora do SERPRO SSLv1.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
GABINETE DA CONSULTORIA JURÍDICA
ESPLANADA DOS MINISTÉRIOS, BLOCO R, 4º ANDAR, SALA 432 ED. SEDE - CEP: 70044-902 - BRASÍLIA/
DF TEL.: (61) 2029-7129 / 7155 - E-MAIL: CONJUR.MT@TRANSPORTES.GOV.BR

DESPACHO DE APROVAÇÃO n. 00352/2024/CONJUR-MT/CGU/AGU

NUP: 00748.001172/2024-42

INTERESSADOS: PARTIDO SOCIALISMO E LIBERDADE (P-SOL) - PARTIDO SOCIALISMO E LIBERDADE (P-SOL) E OUTROS

ASSUNTOS:

1. Aprovo a NOTA n. 01546/2024/CONJUR-MT/CGU/AGU da lavra do Dr. Paulo Roberto Magalhães de Castro Wanderley, Coordenador-Geral de Transportes Terrestres e de Trânsito, por seus próprios e jurídicos fundamentos.
2. À Divisão de Execução Processual, para que encaminhe os autos à **Secretaria-Geral de Contencioso - SGCT**, para ciência da presente manifestação, acompanhada da documentação apresentada pelas áreas técnicas desta Pasta e pela INFRA S.A (Seq. 8 a 22 da NUP atual).

a fim de subsidiar a manifestação do Advogado-Geral da União no processo.

Brasília, 27 de agosto de 2024.

MARCONI ARANÍ MÉLO FILHO

ADVOGADO DA UNIÃO

CONSULTOR JURÍDICO

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <https://supersapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 00748001172202442 e da chave de acesso 57bee382



Documento assinado eletronicamente por MARCONI ARANÍ MÉLO FILHO, com certificado A1 institucional (*.agu.gov.br), de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 1603979641 e chave de acesso 57bee382 no endereço eletrônico <https://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): MARCONI ARANÍ MÉLO FILHO, com certificado A1 institucional (*.agu.gov.br). Data e Hora: 27-08-2024 19:33. Número de Série: 65437255745187764576406211080. Emissor: Autoridade Certificadora do SERPRO SSLv1.

Plataforma Integrada de Ouvidoria e Acesso à Informação

Detalhes da Manifestação

Dados Básicos da Manifestação

Tipo de Manifestação: Acesso à Informação

Esfera: Federal

NUP: 50001.073724/2024-16

Órgão Destinatário: DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

Órgão de Interesse:

Assunto: Acesso à informação

Subassunto:

Data de Cadastro: 28/08/2024

Situação: Concluída

Data limite para resposta: 17/09/2024

Canal de Entrada: Internet

Modo de Resposta: Pelo sistema (com avisos por email)

Registrado Por: Cidadão

Tipo de formulário: Acesso à Informação

Serviço:

Outro Serviço:

Teor da Manifestação

Resumo: Solicitação informação a respeito da faixa de domínio da BR-163/PA

Extrato:

Plataforma Integrada de Ouvidoria e Acesso à Informação

Detalhes da Manifestação

Prezados,

Vimos por meio deste, com base na Lei de Acesso à Informação (Lei nº 12.527/2011), solicitar informação a respeito da faixa de domínio da BR-163/PA, conforme segue:

Considerando que são disponibilizadas 4 portarias de declaração de utilidade pública para trechos da BR-163 no estado do Pará no site do DNIT:

PORTARIA_00221_1971_BR163PA_SANTAREM-ENTR BR230;
PORTARIA_00456_2017_BR163PA_ENTR BR230-TRAIRAO_PIAF;
PORTARIA_02268_2016_BR163PA_ENTR BR230A CAMPOS VERDE-ENTR BR230A RUROPOLIS;
PORTARIA_30724_1953_BR163PA_SANTAREM-RONDONOPOLIS_BR163MT_MATA GRANDE-LAJE;

E observando-se que trechos da BR-163/PA encontram-se no lote 1 do Programa Federal de Faixas de Domínio (PROFAIXA), dando a entender que há necessidade de regularização das faixas de domínio da rodovia federal,

Solicitamos esclarecimentos acerca da faixa de domínio da BR-163/PA localizada nas proximidades do Parque Nacional do Jamanxim, e respectiva norma que a fundamenta, haja vista a existência de informações concorrentes a esse respeito.

Atenciosamente,

Instituto Socioambiental.

Proposta de melhoria:

Município do local do fato:

UF do local do fato:

Local:

Não há anexos originais da manifestação.

Não há anexos complementares.

Não há textos complementares.

Não há envolvidos na manifestação.

Campos Adicionais

Não há campos adicionais.

Dados das Respostas

Plataforma Integrada de Ouvidoria e Acesso à Informação

Detalhes da Manifestação

Tipo de Resposta	Data/Hora	Teor da Resposta	Decisão
Resposta Conclusiva	12/09/2024 12:18	<p>Prezado(a) Senhor(a), Informamos que em abril/2020, por meio do Ofício nº 39022/2020/CGDR/DPP/DNIT SEDE (Sei nº 5364500), processo 50000.006414/2020-72, a Superintendência do Pará foi solicitada a se manifestar sobre a faixa de domínio da BR-163/PA, conforme abaixo: "Em atenção ao Ofício nº 29049/2020/ASSESSORIA/DPP/DNIT SEDE, que encaminha solicitação da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres/MInfra, acerca do limite das faixas de domínio ao longo dos trechos da BR-163/230/MT/PA, BR-262/381/MG/ES, BR-153/080/414/TO/GO, BR-101/116/RJ/SP, BR-116/493/MG/RJ e BR-040/495/MG/RJ, de acordo com o que foi apresentado na caracterização de cada trecho (anexo Descrição dos Trechos)." À época, a Superintendência se manifestou através do Ofício nº 45509/2020/SRE-PA, conforme trecho abaixo: "O Serviço de Operações - SEOP, assim como Serviço de Desapropriação, Reassentamento e Meio Ambiente, Serviço de Planejamento e Projetos e Unidade Local de Itaituba-PA, informando que vem utilizando uma Tabela obtida junto ao antigo Chefe da SEOP (anexo Faixa de Domínio), atribuída à CGPERT, referente às larguras de faixas de domínio das rodovias federais no Estado do Pará, versão dez/2007." Com relação à faixa de domínio da BR-163/PA, no trecho localizado nas proximidades do Parque Nacional do Jamanxim, informamos que a largura é de 40,00m (quarenta metros) para cada lado da rodovia, a partir do eixo da mesma, de acordo com o exposto acima. Agradecemos o contato e permanecemos à disposição. Participe da nossa pesquisa de satisfação, sua opinião é importante para melhorarmos nosso atendimento. Atenciosamente, Serviço de Informação ao Cidadão do DNIT - SIC/DNIT</p>	Acesso Concedido

Denúncia de descumprimento

Não há registro de denúncias de descumprimento.

Incidente de correção - Admissibilidade

Incidente de correção - Decisão

Dados de Encaminhamento

Não há registros de encaminhamento.

Plataforma Integrada de Ouvidoria e Acesso à Informação

Detalhes da Manifestação

Dados de Prorrogação

Não há registros de prorrogações.

Plataforma Integrada de Ouvidoria e Acesso à Informação

Detalhes da Manifestação

DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

Publicado em: 17/04/2023 | Edição: 73 | Seção: 1 | Página: 169

Órgão: Controladoria-Geral da União/Gabinete do Ministro

PORTARIA NORMATIVA CGU Nº 71, DE 10 DE ABRIL DE 2023

Aprova enunciados referentes à aplicação da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.

O MINISTRO DE ESTADO DA CONTROLADORIA-GERAL DA UNIÃO, no uso das atribuições que lhe conferem o inciso I do art. 6º e o parágrafo único do art. 25 da Portaria CGU nº 1.973, de 31 de agosto de 2021, resolve:

Art. 1º Esta Portaria Normativa aprova 12 (doze) enunciados referentes à aplicação da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011 (Lei de Acesso à Informação - LAI), conforme constante do Anexo Único a esta Portaria Normativa.

Art. 2º Esta Portaria Normativa entra em vigor na data da sua publicação.

VINÍCIUS MARQUES DE CAVALHO

ANEXO ÚNICO

ENUNCIADOS REFERENTES À APLICAÇÃO DA LEI Nº 12.527, DE 18 DE NOVEMBRO DE 2011 (LEI DE ACESSO À INFORMAÇÃO - LAI)

Enunciado CGU nº 1/2023 - Registros de entrada e saída de prédios públicos

Os registros de entrada e saída de pessoas em órgãos públicos do Poder Executivo federal, inclusive no Palácio do Planalto, são passíveis de acesso público, exceto quando as agendas sobre as quais eles se referirem estiverem enquadradas em hipótese legal de sigilo (art. 22), sido classificadas (art. 23), ou sob restrição temporária de acesso (art. 7º, § 3º), nos termos da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.

Enunciado CGU nº 2/2023 - Registros de entrada e saída de residências oficiais

Os registros de entrada e saída de pessoas em residências oficiais do Presidente e do Vice-presidente da República são informações que devem ser protegidas por revelarem aspectos da intimidade e vida privada das autoridades públicas e de seus familiares (art. 31 da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011), salvo se tais registros disserem respeito a agendas oficiais, as quais têm como regra a publicidade, ou se referirem a agentes privados que estejam representando interesses junto à Administração Pública, nos termos do art. 11 da Lei nº 12.813, de 16 de maio de 2013.

Enunciado CGU nº 3/2023 - Procedimentos disciplinares de militares

Aplicam-se aos pedidos de acesso a processos administrativos disciplinares conduzidos no âmbito das Forças Armadas as mesmas regras referentes aos servidores civis, cabendo restrição a terceiros somente até o seu julgamento (art. 7º, §3º), sem prejuízo da proteção das informações pessoais (art. 31) ou legalmente sigilosas (art. 22), nos termos da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.

Enunciado CGU nº 4/2023 - Segurança do Presidente da República e familiares

Plataforma Integrada de Ouvidoria e Acesso à Informação

Detalhes da Manifestação

Durante o mandato presidencial, a classificação de informações sob o fundamento de que sua divulgação ou acesso irrestrito pode colocar em risco a segurança do Presidente e Vice-Presidente da República e respectivos cônjuges e filhos(as), nos termos do art. 24, § 2º da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, deve restringir-se estritamente às informações que, de fato, se enquadram nessa categoria, devendo as autoridades competentes para classificação do sigilo atentar-se para o cumprimento do princípio geral da Lei de Acesso à Informação de que o acesso é a regra e o sigilo a exceção.

Enunciado CGU nº 5/2023 - Sigilo de licitações, contratos e gastos governamentais

Informações sobre licitações, contratos e gastos governamentais, inclusive as que dizem respeito a processos conduzidos pelas Forças Armadas e pelos órgãos de polícia e de inteligência, são em regra públicas (art. 7º, VI) e eventual restrição de acesso somente pode ser imposta quando o objeto a que se referem estritamente se enquadrar em uma das hipóteses legais de sigilo (art. 22) ou forem classificadas, nos termos do art. 23 da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.

Enunciado CGU nº 6/2023 - Abertura de informações desclassificadas

Transcorrido o prazo de classificação da informação ou consumado o evento que consubstancie seu termo final, a informação tornar-se-á automática e integralmente de acesso público (art. 24, § 4º), ressalvadas eventuais outras hipóteses legais de sigilo (art. 22) e a proteção de dados pessoais (art. 31), devendo o órgão ou entidade pública registrar tal desclassificação no rol de informações classificadas, que é de publicação obrigatória na Internet, nos termos da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.

Enunciado CGU nº 7/2023 - Títulos acadêmicos e currículos de agentes públicos

Informações sobre currículos de agentes públicos, como títulos, experiência acadêmica e experiência profissional, são passíveis de acesso público, uma vez que são utilizadas para a avaliação da capacidade, aptidão e conhecimento técnico para o exercício de cargos e funções públicas.

Enunciado CGU nº 8/2023 - Provas e concursos públicos

A divulgação de documentos e informações relacionados a candidatos aprovados em seleções para o provimento de cargos públicos, inclusive provas orais, são passíveis de acesso público, visto que a transparência dos processos seletivos está diretamente relacionada à promoção dos controles administrativo e social da Administração Pública, ressalvadas as informações pessoais sensíveis.

Enunciado CGU nº 9/2023 - Telegramas, despachos telegráficos e as circulares telegráficas produzidos pelo Ministério das Relações Exteriores

Os telegramas, despachos e circulares telegráficas produzidos pelo Ministério das Relações Exteriores são documentos que devem ter seu acesso restringido somente quando o objeto a que se referem estritamente se enquadrar em uma das hipóteses legais de sigilo. A proteção das negociações e das relações diplomáticas do País não pode ser utilizada como fundamento geral e abstrato para se negar acesso a pedidos de informação. Havendo informações pessoais no documento ou processo que não podem ser disponibilizadas, aplica-se o disposto no § 2º do art. 7º da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, assegurando-se o acesso à parte não sigilosa por meio de certidão, extrato ou cópia com ocultação da parte sob sigilo.

Enunciado CGU nº 10/2023 - Informações financeiras a respeito de programas e benefícios sociais

Plataforma Integrada de Ouvidoria e Acesso à Informação

Detalhes da Manifestação

Informações referentes a valores de benefícios pagos e a identificação de beneficiários de programas sociais, mesmo que operados por instituições financeiras, são de acesso público, em razão do disposto no art. 29, § 2º, XII, da Lei nº 14.129, de 29 de março de 2021, desde que respeitado a privacidade dos dados pessoais e dos dados sensíveis, sem prejuízo dos demais requisitos elencados, conforme a Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018 (Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais). Tais dados não são protegidos pelo sigilo fiscal, bancário, de operações e serviços no mercado de capitais, comercial, profissional ou industrial, de que trata o art. 6º, I, do Decreto nº 7.724, de 16 de maio de 2012.

Enunciado CGU nº 11/2023 - Restrições de acesso em virtude da desarrazoabilidade ou desproporcionalidade do pedido

Pedidos de acesso à informação somente podem ser negados sob o fundamento da "desarrazoabilidade" se o órgão ou entidade pública demonstrar haver risco concreto associado à divulgação da informação ou se a contextualização do pedido de acesso não for real ou quando os fatos que consubstanciam o pedido não estiverem expostos conforme a verdade; e, por sua vez, somente podem ser negados sob o fundamento da "desproporcionalidade" se o órgão evidenciar não possuir recursos, humanos ou tecnológicos, para atender o pedido. Para as duas situações, não podem tais argumentos serem utilizados como fundamento geral e abstrato para a negativa de acesso. Além disso, quando restar configurada a desproporcionalidade do pedido, o órgão ou entidade deve disponibilizar os meios para que o cidadão realize a consulta in loco, para efetuar a reprodução ou obter os documentos desejados, em conformidade com o disposto no art. 11, §1º, I, da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.

Enunciado CGU nº 12/2023 - Informação pessoal

O fundamento "informações pessoais" não pode ser utilizado de forma geral e abstrata para se negar pedidos de acesso a documentos ou processos que contenham dados pessoais, uma vez que esses podem ser tratados (tarjados, excluídos, omitidos, descaracterizados etc.) para que, devidamente protegidos, o restante dos documentos ou processos solicitados sejam fornecidos, conforme preceitua o § 2º do art. 7º da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, assegurando-se o acesso à parte não sigilosa por meio de certidão, extrato ou cópia com ocultação da parte sob sigilo. Além disso, a proteção de dados pessoais deve ser compatibilizada com a garantia do direito de acesso à informação, podendo aquela ser flexibilizada quando, no caso concreto, a proteção do interesse público geral e preponderante se impuser, nos termos do art. 31, § 3º, inciso V da Lei n. 12.527, de 2011, e dos arts. 7º, § 3º, e 23, caput, da Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018.

Este conteúdo não substitui o publicado na versão certificada.

Plataforma Integrada de Ouvidoria e Acesso à Informação

Detalhes da Manifestação

Dados Básicos da Manifestação

Tipo de Manifestação: Acesso à Informação

Esfera: Federal

NUP: 50001.071221/2024-14

Órgão Destinatário: DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

Órgão de Interesse:

Assunto: Acesso à informação

Subassunto:

Data de Cadastro: 22/08/2024

Situação: Concluída

Data limite para resposta: 11/09/2024

Canal de Entrada: Internet

Modo de Resposta: Pelo sistema (com avisos por email)

Registrado Por: Cidadão

Tipo de formulário: Acesso à Informação

Serviço:

Outro Serviço:

Teor da Manifestação

Resumo: Pedido de documentos

Extrato: Prezados,

Vimos por meio deste, com base na Lei de Acesso à Informação (Lei nº 12.527/2011), solicitar cópias das normas que define a faixa de domínio das rodovias federais, em específico, da BR-163 MT/PA.

Se possível, encaminhar aos e-mails regina@socioambiental.org e mariel@socioambiental.org

Agradecemos pela atenção dispensada a esta solicitação e pela colaboração em fornecer acesso transparente às informações públicas.

Atenciosamente,

Instituto Socioambiental.

Proposta de melhoria:

Município do local do fato:

UF do local do fato:

Local:

Não há anexos originais da manifestação.

Plataforma Integrada de Ouvidoria e Acesso à Informação

Detalhes da Manifestação

Não há anexos complementares.

Não há textos complementares.

Não há envolvidos na manifestação.

Campos Adicionais

Não há campos adicionais.

Dados das Respostas

Plataforma Integrada de Ouvidoria e Acesso à Informação

Detalhes da Manifestação

Tipo de Resposta	Data/Hora	Teor da Resposta	Decisão
Resposta Conclusiva	08/09/2024 09:53	<p>Prezado(a) Senhor(a), Informamos que a normativa pertinente ao tema está disponível no site da Autarquia, acessível por meio do link: https://www.gov.br/dnit/pt-br/rodovias/operacoes-rodoviaras/faixa-de-dominio/regulamentacao-atual, Especificamente, o documento "Normas para o Projeto das Estradas de Rodagem" (publicação DNER de 1973), disponível em https://www.gov.br/dnit/pt-br/rodovias/operacoes-rodoviaras/faixa-de-dominio/regulamentacao-atual/normas-para-o-projeto-das-estradas-de-rodagem), aborda a definição de faixa de domínio nos Artigos 24 a 29. Ademais, no que tange à BR-163/364/MT, relativamente ao segmento pertencente ao Estado de Mato Grosso, esclarecemos que a rodovia está sob concessão rodoviária em toda a sua extensão, conforme os seguintes trechos: Concessionária Nova Rota do Oeste (https://novarotadooeste.com.br/): Trecho da divisa MT/MS (km 0,0) até o município de Sinop/MT (km 868,6), exceto o trecho urbano de Cuiabá/MT e Várzea Grande/MT (km 325,8 - km 360), que permanece sob administração federal. Concessionária Via Brasil BR-163 (https://viabrasilbr163.com.br/): No trecho entre o entroncamento com a MT-220 no município de Sinop (km 868,6) e a divisa MT/PA no município de Garantã do Norte (km 1.131,4). Assim, para questões específicas relacionadas à faixa de domínio, recomendamos que as solicitações sejam direcionadas às concessionárias mencionadas, uma vez que o DNIT não tem ingerências sob o contrato de concessão, cuja tutela está a cargo da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT. Quanto ao seguimento da Rodovia BR-163/PA, encontra-se sob regime de concessão nos seguintes trechos:</p> <p>a) Concessionária Via Brasil BR-163 (https://viabrasilbr163.com.br/): No trecho entre DIV MT/PA (km 0,00) ao ENTR BR-230(A) (FIM TRECHO PAVIMENTADO CAMPO VERDE) (km 674,40), e b) Do trecho que vai do ENTR BR-230 (A) (FIM TRECHO PAVIMENTADO CAMPO VERDE) (km 682,20) ao ENTR PA-457(B) (AV TAPAJÓS-SANTARÉM) (INÍC TRV AMAZONAS) (km 1006,00) permanece sob administração federal cujas faixas de domínio foram definidas no projeto da rodovia. Agradecemos o contato e permanecemos à disposição. Participe da nossa pesquisa de satisfação, sua opinião é importante para melhorarmos nosso atendimento. Atenciosamente, Serviço de Informação ao Cidadão do DNIT - SIC/DNIT</p>	Acesso Parcialmente Concedido

Denúncia de descumprimento

Não há registro de denúncias de descumprimento.

Plataforma Integrada de Ouvidoria e Acesso à Informação

Detalhes da Manifestação

Incidente de correção - Admissibilidade

Incidente de correção - Decisão

Dados de Encaminhamento

Não há registros de encaminhamento.

Dados de Prorrogação

Não há registros de prorrogações.

Plataforma Integrada de Ouvidoria e Acesso à Informação

Detalhes da Manifestação

DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

Publicado em: 17/04/2023 | Edição: 73 | Seção: 1 | Página: 169

Órgão: Controladoria-Geral da União/Gabinete do Ministro

PORTARIA NORMATIVA CGU Nº 71, DE 10 DE ABRIL DE 2023

Aprova enunciados referentes à aplicação da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.

O MINISTRO DE ESTADO DA CONTROLADORIA-GERAL DA UNIÃO, no uso das atribuições que lhe conferem o inciso I do art. 6º e o parágrafo único do art. 25 da Portaria CGU nº 1.973, de 31 de agosto de 2021, resolve:

Art. 1º Esta Portaria Normativa aprova 12 (doze) enunciados referentes à aplicação da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011 (Lei de Acesso à Informação - LAI), conforme constante do Anexo Único a esta Portaria Normativa.

Art. 2º Esta Portaria Normativa entra em vigor na data da sua publicação.

VINÍCIUS MARQUES DE CAVALHO

ANEXO ÚNICO

ENUNCIADOS REFERENTES À APLICAÇÃO DA LEI Nº 12.527, DE 18 DE NOVEMBRO DE 2011 (LEI DE ACESSO À INFORMAÇÃO - LAI)

Enunciado CGU nº 1/2023 - Registros de entrada e saída de prédios públicos

Os registros de entrada e saída de pessoas em órgãos públicos do Poder Executivo federal, inclusive no Palácio do Planalto, são passíveis de acesso público, exceto quando as agendas sobre as quais eles se referirem estiverem enquadradas em hipótese legal de sigilo (art. 22), sido classificadas (art. 23), ou sob restrição temporária de acesso (art. 7º, § 3º), nos termos da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.

Enunciado CGU nº 2/2023 - Registros de entrada e saída de residências oficiais

Os registros de entrada e saída de pessoas em residências oficiais do Presidente e do Vice-presidente da República são informações que devem ser protegidas por revelarem aspectos da intimidade e vida privada das autoridades públicas e de seus familiares (art. 31 da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011), salvo se tais registros disserem respeito a agendas oficiais, as quais têm como regra a publicidade, ou se referirem a agentes privados que estejam representando interesses junto à Administração Pública, nos termos do art. 11 da Lei nº 12.813, de 16 de maio de 2013.

Enunciado CGU nº 3/2023 - Procedimentos disciplinares de militares

Aplicam-se aos pedidos de acesso a processos administrativos disciplinares conduzidos no âmbito das Forças Armadas as mesmas regras referentes aos servidores civis, cabendo restrição a terceiros somente até o seu julgamento (art. 7º, §3º), sem prejuízo da proteção das informações pessoais (art. 31) ou legalmente sigilosas (art. 22), nos termos da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.

Enunciado CGU nº 4/2023 - Segurança do Presidente da República e familiares

Plataforma Integrada de Ouvidoria e Acesso à Informação

Detalhes da Manifestação

Durante o mandato presidencial, a classificação de informações sob o fundamento de que sua divulgação ou acesso irrestrito pode colocar em risco a segurança do Presidente e Vice-Presidente da República e respectivos cônjuges e filhos(as), nos termos do art. 24, § 2º da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, deve restringir-se estritamente às informações que, de fato, se enquadram nessa categoria, devendo as autoridades competentes para classificação do sigilo atentar-se para o cumprimento do princípio geral da Lei de Acesso à Informação de que o acesso é a regra e o sigilo a exceção.

Enunciado CGU nº 5/2023 - Sigilo de licitações, contratos e gastos governamentais

Informações sobre licitações, contratos e gastos governamentais, inclusive as que dizem respeito a processos conduzidos pelas Forças Armadas e pelos órgãos de polícia e de inteligência, são em regra públicas (art. 7º, VI) e eventual restrição de acesso somente pode ser imposta quando o objeto a que se referem estritamente se enquadrar em uma das hipóteses legais de sigilo (art. 22) ou forem classificadas, nos termos do art. 23 da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.

Enunciado CGU nº 6/2023 - Abertura de informações desclassificadas

Transcorrido o prazo de classificação da informação ou consumado o evento que consubstancie seu termo final, a informação tornar-se-á automática e integralmente de acesso público (art. 24, § 4º), ressalvadas eventuais outras hipóteses legais de sigilo (art. 22) e a proteção de dados pessoais (art. 31), devendo o órgão ou entidade pública registrar tal desclassificação no rol de informações classificadas, que é de publicação obrigatória na Internet, nos termos da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.

Enunciado CGU nº 7/2023 - Títulos acadêmicos e currículos de agentes públicos

Informações sobre currículos de agentes públicos, como títulos, experiência acadêmica e experiência profissional, são passíveis de acesso público, uma vez que são utilizadas para a avaliação da capacidade, aptidão e conhecimento técnico para o exercício de cargos e funções públicas.

Enunciado CGU nº 8/2023 - Provas e concursos públicos

A divulgação de documentos e informações relacionados a candidatos aprovados em seleções para o provimento de cargos públicos, inclusive provas orais, são passíveis de acesso público, visto que a transparência dos processos seletivos está diretamente relacionada à promoção dos controles administrativo e social da Administração Pública, ressalvadas as informações pessoais sensíveis.

Enunciado CGU nº 9/2023 - Telegramas, despachos telegráficos e as circulares telegráficas produzidos pelo Ministério das Relações Exteriores

Os telegramas, despachos e circulares telegráficas produzidos pelo Ministério das Relações Exteriores são documentos que devem ter seu acesso restringido somente quando o objeto a que se referem estritamente se enquadrar em uma das hipóteses legais de sigilo. A proteção das negociações e das relações diplomáticas do País não pode ser utilizada como fundamento geral e abstrato para se negar acesso a pedidos de informação. Havendo informações pessoais no documento ou processo que não podem ser disponibilizadas, aplica-se o disposto no § 2º do art. 7º da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, assegurando-se o acesso à parte não sigilosa por meio de certidão, extrato ou cópia com ocultação da parte sob sigilo.

Enunciado CGU nº 10/2023 - Informações financeiras a respeito de programas e benefícios sociais

Plataforma Integrada de Ouvidoria e Acesso à Informação

Detalhes da Manifestação

Informações referentes a valores de benefícios pagos e a identificação de beneficiários de programas sociais, mesmo que operados por instituições financeiras, são de acesso público, em razão do disposto no art. 29, § 2º, XII, da Lei nº 14.129, de 29 de março de 2021, desde que respeitado a privacidade dos dados pessoais e dos dados sensíveis, sem prejuízo dos demais requisitos elencados, conforme a Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018 (Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais). Tais dados não são protegidos pelo sigilo fiscal, bancário, de operações e serviços no mercado de capitais, comercial, profissional ou industrial, de que trata o art. 6º, I, do Decreto nº 7.724, de 16 de maio de 2012.

Enunciado CGU nº 11/2023 - Restrições de acesso em virtude da desarrazoabilidade ou desproporcionalidade do pedido

Pedidos de acesso à informação somente podem ser negados sob o fundamento da "desarrazoabilidade" se o órgão ou entidade pública demonstrar haver risco concreto associado à divulgação da informação ou se a contextualização do pedido de acesso não for real ou quando os fatos que consubstanciam o pedido não estiverem expostos conforme a verdade; e, por sua vez, somente podem ser negados sob o fundamento da "desproporcionalidade" se o órgão evidenciar não possuir recursos, humanos ou tecnológicos, para atender o pedido. Para as duas situações, não podem tais argumentos serem utilizados como fundamento geral e abstrato para a negativa de acesso. Além disso, quando restar configurada a desproporcionalidade do pedido, o órgão ou entidade deve disponibilizar os meios para que o cidadão realize a consulta in loco, para efetuar a reprodução ou obter os documentos desejados, em conformidade com o disposto no art. 11, §1º, I, da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.

Enunciado CGU nº 12/2023 - Informação pessoal

O fundamento "informações pessoais" não pode ser utilizado de forma geral e abstrata para se negar pedidos de acesso a documentos ou processos que contenham dados pessoais, uma vez que esses podem ser tratados (tarjados, excluídos, omitidos, descaracterizados etc.) para que, devidamente protegidos, o restante dos documentos ou processos solicitados sejam fornecidos, conforme preceitua o § 2º do art. 7º da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, assegurando-se o acesso à parte não sigilosa por meio de certidão, extrato ou cópia com ocultação da parte sob sigilo. Além disso, a proteção de dados pessoais deve ser compatibilizada com a garantia do direito de acesso à informação, podendo aquela ser flexibilizada quando, no caso concreto, a proteção do interesse público geral e preponderante se impuser, nos termos do art. 31, § 3º, inciso V da Lei n. 12.527, de 2011, e dos arts. 7º, § 3º, e 23, caput, da Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018.

Este conteúdo não substitui o publicado na versão certificada.

EM BRANCO

P R O C E S S O

02001.005900/00-79

IBAMA/MMA - ADM. CENTRAL

Fl: 001
Proc: 5900/00
Rub: 



**Solicitação de Abertura de Processo
(Divisão de Avaliação de Projetos - DIAP)**

Favor autuar e devolver a esta Divisão

Interessado: Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER

Assunto: Projeto de Engenharia Rodoviária para pavimentação da BR-163, no Estado do Pará, trecho Divisa MT/PA - Santarém, subtrecho Divisa MT/PA - Rurópolis.

Assinatura

Mirian da Silva Santos
Secretária

Brasília, 01 de agosto de 2000.

EN BRANCO



SISTEMA DE LICENCIAMENTO DE
ATIVIDADES POLUIDORAS

File 02
Proc 5960/02
retribua
IBAMA/DIRCOF
Nº 1709
Data 27/07/00
Resolida

REQUERIMENTO

1. SOLICITAÇÃO PARA OBTENÇÃO DE:

- LICENÇA PRÉVIA (L.P)
 LICENÇA DE INSTALAÇÃO (L.I)
 LICENÇA DE OPERAÇÃO (L.O)
 LICENÇA DE AMPLIAÇÃO
 RENOVAÇÃO DE LICENÇA PRÉVIA (L.P)

- RENOVAÇÃO DE LICENÇA DE INSTALAÇÃO
 RENOVAÇÃO DE LICENÇA DE OPERAÇÃO
 OUTROS

2. CLASSIFICAÇÃO (USO DO IBAMA)

PP MP AP N° _____

3. LICENÇA ANTERIOR

LP LI LO N° _____

4. DADOS DO REQUERENTE

Nome ou Razão Social:

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM - DNER

CGC/CPF:

33628777/0001-54

Local da Atividade (avenida, rua, estrada, etc.):

SAN. EDIFÍCIO NÚCLEO DOS TRANSPORTES, QUADRA 03,

LOTE "A" - 4º ANDAR

Cep:

70040-902

Telefone (DDD):

(61) 315-4330

Telex (Cód):

Fax:

(61) 315-4089

Município:

BRASÍLIA

Cidade:

BRASÍLIA

Estado:

DF

5. REPRESENTANTES LEGAIS

Nome:

LUIZ ANTONIO DA COSTA NÓBREGA

CPF:

246 177 337/87

Nome:

HÉLIO GUIMARÃES

CPF:

160 150 457/87

6. ÓRGÃO FINANCIADOR:

TESOURO NACIONAL

VALOR DO EMPREENDIMENTO: PREVISÃO:

R\$280.000.000,00 (DUZENTOS E OITENTA MILHÕES DE REAIS)

7. CONTATO

Nome:

PEDRO MANSOUR

CPF:

130 440 107/30

Endereço para Correspondência

SAN Q. 03, LOTE "A" - EDIFÍCIO NÚCLEO DOS TRANSPORTES - SL. 33.190 - 3º ANDAR

Cep:

70 040-902

Telefone (DDD):

(61) 315-4331

Telex (Cód):

(61) 315-4089

8. DECLARO, PARA OS DEVIDOS FINS, QUE O DESENVOLVIMENTO DAS ATIVIDADES RELACIONADAS NESTE REQUERIMENTO REALIZASE-Á DE ACORDO COM OS DADOS TRANSCRITOS E ANEXO INDICADOS NO ITEM 9 (NOVE), NO VERSO DO FORMULÁRIO.

Nome:

GENÉSIO BERNARDINO DE SOUZA

Assinatura

Aristides Roberto de Carvalho Filho
Diretor Executivo

Local, Dia, Mês, Ano:

BRASÍLIA, 28 DE JULHO DE 2000.

MOD.

EMBRANCO

Descrição das Atividades

Fls. 09
Proc. SGE/PA
Fabrica

1- Aspectos Gerais

O empreendimento objeto de requerimento de licença ambiental refere-se ao Projeto de Engenharia Rodoviária para pavimentação da BR-163, no Estado do Pará, trecho Divisa MT/PA – Santarém, subtrecho Divisa MT/PA – Rurópolis.

O subtrecho está localizado na porção oeste do Estado do Pará, desenvolvendo-se no sentido sul/norte, a partir da divisa do Estado do Mato Grosso (km 0,0 do PNV/99) até a sede do município de Rurópolis, no km 784,0, totalizando, portanto, uma extensão de 784,0 km.

Nos 113 km finais, entre os km 671,0 e 784,0, a BR-163/PA torna-se coincidente com a BR-230/PA (Rodovia Transamazônica).

A BR-163, conhecida como Cuiabá – Santarém, foi construída com revestimento primário em meados da década de 70, com características de rodovia de penetração na selva para fins de segurança nacional e colonização/ocupação da Amazônia. Atualmente a população regional, urbana e rural, gira em torno de dois milhões de habitantes na área de influência do referido subtrecho.

O empreendimento presente integra os planos e programas de infraestrutura de transportes do Governo Federal para região amazônica, visando incrementar o desenvolvimento econômico e social e atender os anseios da população, porém de maneira ordenada e sustentável.

O trecho da BR-163 no Estado do Mato Grosso já encontra-se praticamente todo pavimentado, restando aproximadamente 150 km a pavimentar.

2- Dados do Empreendimento

A rodovia BR-163, entre os km 0,0 e km 784,0, encontra-se totalmente implantada, com revestimento primário, cuja faixa de domínio apresenta largura de 40,0 m a 50,0 m nos núcleos urbanos e de 80,0 m na área rural.

O revestimento da pista é predominantemente de cascalho laterítico, este bastante comum na região.

A estrada atravessa inúmeros igarapés e córregos em pontes de madeira e em bueiros tipo ARMCO, respectivamente, que em sua maioria encontra-se em estado precário de conservação, com uma média de 1 travessia de curso d'água por quilômetro.

As obras e serviços de engenharia projetados ficarão restritos à faixa de domínio atual, objetivando enquadrar a rodovia na classe I do DNER, consistindo das seguintes atividades:

- execução de serviços de terraplenagem para regularização do greide existente;
- implantação de dispositivos de drenagem para proteção do corpo estradal;
- substituição dos bueiros ARMCO por bueiros tubulares de concreto armado;
- construção de bueiros celulares e pontes em concreto armado, em substituição às de madeira;
- execução de pavimentação asfáltica;
- implantação de dispositivos de segurança e sinalização;

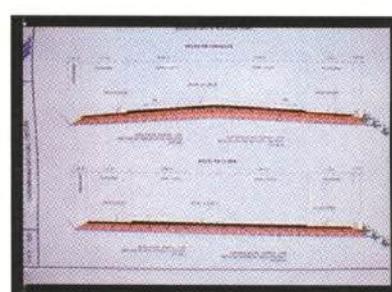
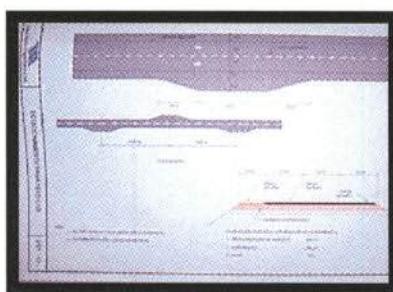
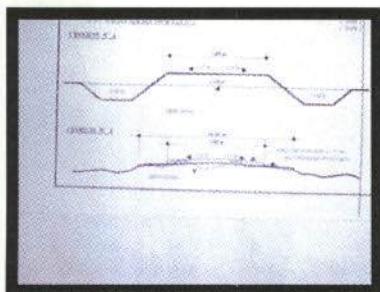
EM BRANCO

- reabilitação do passivo ambiental.

A rodovia apresentará a seguinte seção transversal:

- largura de limpeza : 15,0 m
- largura da plataforma : 10,0 m
- pista de rolamento : 7,0 m
- acostamento por lateral : 1,5 m
- refúgios para estacionamento : comprimento: 120,0 m e largura 2,0 m.
a cada 2 km, em lados alternados.

FIG 04
Proc. 5900/90
Fabrica



Informamos que as obras já foram licitadas, tendo como referência o Projeto Básico. O trecho foi dividido em cinco lotes, listados abaixo:

- Lote nº 1 - km 0,0 - km 172,0
- Lote nº 2 - km 172,0 - km 371,5
- Lote nº 3 - km 371,5 - km 535,0
- Lote nº 4 - km 535,0 - km 671,0
- Lote nº 5 - km 671,0 - km 784,0

Os projetos executivos de engenharia para pavimentação estão em fase de licitação pelo 2º DRF/DNER, situado em Belém/PA, e apenas o lote nº 1 teve suas obras iniciadas, encontrando-se paralisadas até o enquadramento de todo empreendimento na legislação ambiental vigente, em conformidade aos estudos ambientais ora requeridos e posterior emissão da licença de instalação por esse Instituto.

Em vista da dimensão do empreendimento linear e de seu custo de implantação, aliado ao irregular índice de pluviosidade que vem ocorrendo, a apresentação de um cronograma de execução compatível será efetuada após a elaboração dos projetos executivos. Em princípio, as obras deverão ser executadas no prazo de 5 (cinco) anos.

As obras e serviços de engenharia ficarão restritos à faixa de domínio já disponível, não estando previstas variantes de traçado.

Considerando que o empreendimento se restringe em pavimentação de plataforma de rodovia implantada e que o DNER já tem recursos alocados e disponíveis, requeremos ao IBAMA procedimentos específicos, em função de natureza, características e peculiaridades do empreendimento e da compatibilização do processo de licenciamento com a programação para as fases de planejamento e implantação, em consonância com o art. 12 da Resolução CONAMA nº 237/97.

EM BRANCO

Para tal, solicitamos que o IBAMA defina as etapas de licenciamento e os respectivos estudos ambientais, necessários para execução da pavimentação da rodovia, para que os projetos executivos de engenharia, em licitação, sejam elaborados de acordo com as diretrizes estabelecidas por esse Instituto.

FIG 05/
Proj 5900/90
P
rubrica

3- Anexos

Estão anexos ao presente requerimento os seguintes documentos:

- Mapa rodoviário do estado do Pará;
- Descrição da área de influência da BR-163/PA e cadastro de inspeção;
- Ofício nº 056 DEPIMA/2000 em resposta à consulta prévia do DNER à FUNAI sobre a interferência do empreendimento com áreas indígenas na área de influência da BR-163/PA.
- Memorial fotográfico.

SEI/ICMBio - 14403020 - Informação Técnica

00810.000501/2023-56

Número Sei:14403020



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO CHICO MENDES DE CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE
COORDENAÇÃO DE CRIAÇÃO DE UNIDADES DE CONSERVAÇÃO

EQSW 103/104, Bloco C, Complexo Administrativo - Setor Sudoeste - Bairro Setor Sudoeste -
Brasília - CEP 70670350

Telefone: (61) 2028-9025/ 9436

Informação Técnica nº 16/2023-COCUC/CGCAP/DIMAN/GABIN/ICMBio

Brasília, 27 de abril de 2023

ASSUNTO: Subsídios para defesa em juízo

REFERÊNCIA: Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 6553;

Lei nº 13.452/2017 que Altera os limites do Parque Nacional do Jamanxim e cria a Área de Proteção Ambiental Rio Branco.

1. A presente Informação Técnica de Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 6553, em trâmite perante o Supremo Tribunal Federal com pedido de medida cautelar, proposta pelo Partido Socialismo e Liberdade (SOL), tendo por objeto a Lei nº 13.452/2017, que “*altera os limites do Parque Nacional do Jamanxim (...)*” A COTA n. 00197/2023/CPAR/PFE-ICMBIO/PGF/AGU (SEI 14307002) e do OFÍCIO n. 00715/2023/SGCT/AGU (SEI 14306996), solicita os préstimos de que sejam apresentadas as informações para atendimento do pleito judicial, em especial:

(...) que encaminhe a esta Secretaria-Geral, (...), manifestação externando qual a posição institucional do ICMBio acerca da constitucionalidade da alteração dos limites da unidade de conservação ambiental do Parque Nacional do Jamanxim operada pela Medida Provisória nº 758 (posteriormente convertida na Lei nº 13.452/2017), levando em consideração o procedimento realizado para a edição de tal medida.

2. Informa-se que a alteração dos limites do Parque Nacional do Jamanxim está relacionada ao Aviso Ministerial nº 88/2016/GM/MTPA, de 18 de agosto de 2016 pelo qual o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA) solicitava o apoio do Ministério do Meio Ambiente (MMA) na busca de soluções para viabilizar a implantação da ferrovia, de modo a conciliar sua execução com a proteção do meio ambiente; bem como a edição da Resolução nº 2, de 13 de setembro de 2016, do Conselho do Programa de Parceria de Investimentos (CPPI), da Presidência da República, que opinou pela qualificação da estrada de ferro EF-170 como candidata a ser incluída no Programa de

Parcerias de Investimentos da Presidência da República (PPI), para execução por meio de contratos de parceria com a iniciativa privada.

3. Para a efetivação do referido empreendimento seria necessário desafetar uma porção do Parque Nacional do Jamanxim, já que este tipo de empreendimento é incompatível com a legislação que instituiu a referida unidade de conservação. Para tal foi necessária a delimitação de uma única faixa, com área aproximada de oitocentos e sessenta hectares (860 ha), comportando a área aproximada de quatrocentos hectares (400 ha) da faixa de domínio da BR-163, já excluída por ocasião da criação de unidade, e a área aproximada de quatrocentos e sessenta hectares (460 ha) do leito e da faixa de domínio da EF-170, possibilitando a sua demarcação conjunta.
4. De forma concomitante, contígua ao Parque Nacional do Jamanxim em sua porção sudoeste, propôs-se a ampliação dos limites da unidade com o aumento do grau de proteção de uma área aproximada de cinquenta e um mil hectares (51.000 ha) atualmente integrante da Área de Proteção Ambiental do Tapajós, onde já se registrou a ocorrência de quinze (15) espécies ameaçadas de extinção, e das quais seis (6) são consideradas endêmicas da região, e destas, cinco (5) são peixes continentais cuja a representação em unidades de conservação ocorre somente naquele parque nacional. Esta medida, além de proporcionar aumento de área protegida por unidade de conservação de proteção integral, também atuou como ganho ambiental da redefinição de limites explicitada no item anterior, restando patente a sua relevância.
5. Contudo durante a tramitação da Medida Provisória foram incluídas diversas emendas que alterariam um conjunto maior de unidades de conservação, reduzindo o nível de proteção com as proposições de categorias menos restritivas ou reduzindo os limites das unidades de conservação. A partir destas alterações, o ICMBio apresentou posicionamento contrário as emendas e mantendo a proposta de compensação da área desafetada do Parque Nacional do Jamanxim, com a ampliação da unidade de conservação mencionada no item 4.
6. Por fim registra-se que a Lei nº 13.452/2017 foi sancionada apenas com a redução do Parque Nacional do Jamanxim sem a proposta de ampliação da unidade. Ressalta-se que a competência para a análise de governança do referido Projeto de Lei bem com da Lei sancionada foge as competências do ICMBio.
7. Esta é a informação que submeto à consideração superior.



Documento assinado eletronicamente por **Aldizio Lima De Oliveira Filho, Coordenador(a) Substituto(a)**, em 27/04/2023, às 18:42, conforme art. 1º, III, "b", da Lei 11.419/2006.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <https://sei.icmbio.gov.br/autenticidade> informando o código verificador **14403020** e o código CRC **9537A754**.





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL ESPECIALIZADA JUNTO AO INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E
DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - SEDE
DIVISÃO DE ATUAÇÃO PRIORITÁRIA LICENCIATÓRIA
COTA n. 00025/2022/DALIC/PFE-IBAMA-SEDE/PGF/AGU

NUP: 00807.004243/2018-79

**INTERESSADOS: SINDICATO DOS TRANSP ROD AUTONOMOS DE BENS DO EST DE MT - SINDICAM
MT E OUTROS**

ASSUNTOS: FAUNA E OUTROS

Em resposta ao OFÍCIO Nº 280/2021/DILIC, encaminha-se o DESPACHO n. 00574/2022/PRIO/DEPCONT/PGF/AGU.

Pelo informado pelo Departamento de Contencioso, pode-se concluir que não é o caso de emissão de parecer de força executória direcionado ao IBAMA, pois a autarquia não é parte na ADI 6553 e não ingressou como *amicus curiae*.

A ADI 6553 tem por objeto a discussão acerca da (in)constitucionalidade da Medida Provisória nº 758, de 2016, convertida na Lei nº 13.452/17. Alega-se que tais atos normativos, em seus artigos, alteraram os limites do Parque Nacional do Jamanxim, com o objetivo de “viabilizar o projeto da EF-170” (leia-se: Ferrogrão), ou seja, para amoldar ao seu traçado. Ocorre que a alteração e a supressão das áreas das Unidades de Conservação (UCs) necessitam da promulgação de lei em seu sentido formal, conforme se verifica no art. 225, § 1º, inc. III, da CF/88. Este mecanismo de reforço institucional da proteção ao meio ambiente, retira da discricionariedade do Poder Executivo a redução dos espaços ambientalmente protegidos, exigindo-se deliberação parlamentar, sujeita a um maior controle social.

Requeru-se a concessão da medida cautelar para suspensão da eficácia da Lei 13.452/2017, bem como dos processos relacionados à Ferrogrão, em especial o em trâmite na ANTT (50500.036505/2016-15 ou outro qualquer), o do Ministério da Infraestrutura (50000.025009/2020-53 ou qualquer outro) e o processo de desestatização, este em curso no Tribunal de Contas da União (025.756/2020-6). Ao final, requer a procedência da ação para declarar a inconstitucionalidade da Lei 13.452/2017.

O processo trata de discussão acerca da unidade de conservação, mas o objetivo é suspender a eficácia da lei 13452 de 2017, o qual viabiliza o projeto do "Ferrogrão" (Estrada de Ferro 170).

Houve a concessão de medida cautelar em 21.05.2021, nos seguintes termos:

Diante do exposto, com fundamento no art. 10, § 3º, da Lei 9.868/1999, e no art. 21, V, do RISTF, CONCEDO A MEDIDA CAUTELAR pleiteada, ad referendum do Plenário desta SUPREMA CORTE, para suspender a eficácia da Lei 13.452/2017, resultante da conversão da Medida Provisória 758/2016, bem assim dos processos relacionados à Ferrogrão, em especial os em trâmite na Agência Nacional dos Transporte Terrestres – ANTT (50500.036505/2016-15 ou outro qualquer), no Ministério da Infraestrutura (50000.025009/2020-53 ou qualquer outro) e no Tribunal de Contas da União (025.756/2020-6). Comunique-se ao Congresso Nacional e ao Presidente da República, para ciência e cumprimento desta decisão, bem como ao Diretor da Agência Nacional de Transporte Terrestres – ANTT, ao Ministro de Estado da Infraestrutura e à Ministra Presidente do Tribunal de Contas da União

A decisão tem eficácia imediata.

A referida ADI é acompanhada pelo DEPCONT no NUP 00407.034457/2021-88 em que foi solicitação de subsídios à ANTT.

Ocorre que, embora não haja possibilidade de ingresso como *amicus curiae* da ANTT, os subsídios prestados foram considerados pela defesa da União e atuação do AGU.

No andamento da ADIn 6553, houve inclusão em pauta para julgamento no dia 15.06.2022. Contudo, o Presidente do STF excluiu do calendário.

Nos termos da ADI 4071 - Agr/DF, o pedido de *amicus curiae* só pode ser concedido, caso seja pedido antes do relator liberar o processo para pauta:

“o *amicus curiae* somente pode demandar a sua intervenção até a data em que o Relator liberar o processo para pauta”

No caso de nova inclusão em pauta, mantém-se o impedimento, o que não impede a elaboração de memoriais aos Ministros e apresentação de dados:

1. Em 9.9.2020, a Associação Brasileira dos Franqueados do McDonald's (Petição/STF n. 73.354/2020) reitera seu pedido de ingresso como *amicus curiae*, neste processo, antes indeferido, em 21.5.2014, desde a inclusão do processo na pauta de julgamentos.

Assevera que, “em 24/03/2020, o processo fora excluído do calendário de julgamento pela r. Presidência do e. STF, o que, mais que a oportunidade, evidencia a necessidade de inclusão da Requerente no feito, porquanto tem como firme sua possibilidade de auxiliar a Corte, como já o fez na ADC nº 18, que versara sobre o mesmo tema” (fl. 1, e-doc. 199).

2. Como assentado na decisão de 21.5.2014, no julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade n. 4.071-Agr, este Supremo Tribunal decidiu que “o *amicus curiae* somente pode demandar a sua intervenção até a data em que o Relator liberar o processo para pauta” (DJe 15.10.2009).

Na espécie, o mérito da presente ação foi julgado pelo Plenário deste Supremo Tribunal na sessão de 15.7.2017, sendo inadmissível o oferecimento de sustentação oral na fase de embargos declaratórios, cuja oposição não tem o condão de alterar o resultado do julgamento.

Reitero que o indeferimento do pedido de intervenção não obsta que os interessados apresentem memoriais aos Ministros deste Supremo Tribunal e que os dados por eles apresentados sejam considerados no julgamento da causa.

3. Indefiro o ingresso da requerente como *amicus curiae*.

(EMB.DECL. NO RECURSO EXTRAORDINÁRIO 574.706 PARANÁ. Ministra Carmén Lúcia)
(grifos acrescidos)

Desse modo, segue à DILIC para avaliar se é o caso de apresentar Memoriais no bojo da ADIn 6553, enviando as subsídios técnicos e considerações que entenda cabíveis.

Ressalta-se, por fim, que não é possível inferir da decisão concessiva da medida cautelar pela suspensão do processo de licenciamento ambiental. Porém, o IBAMA, no âmbito do licenciamento ambiental, deve considerar o traçado do empreendimento sem a alteração dos limites da unidade de conservação promovida pela Lei nº 13.452/17, que teve sua eficácia suspensa cautelarmente pelo STF.

Brasília, 28 de setembro de 2022.

DANIEL QUEIROZ WAGNER
PROCURADOR FEDERAL

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <https://supersapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 00807004243201879 e da chave de acesso 9875641b



Documento assinado eletronicamente por DANIEL QUEIROZ WAGNER, com certificado A1 institucional (*.agu.gov.br), de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 998375306 e chave de acesso 9875641b no endereço eletrônico <https://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): DANIEL QUEIROZ WAGNER, com certificado A1 institucional (*.agu.gov.br). Data e Hora: 28-09-2022 10:45. Número de Série: 77218269410488336199396275606. Emissor: Autoridade Certificadora do SERPRO SSLv1.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL ESPECIALIZADA JUNTO AO INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS
RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - SEDE
DIVISÃO DE ATUAÇÃO PRIORITÁRIA LICENCIATÓRIA
COTA n. 00091/2023/DALIC/PFE-IBAMA-SEDE/PGF/AGU

NUP: 00807.004243/2018-79

INTERESSADOS: SINDICATO DOS TRANSP ROD AUTONOMOS DE BENS DO EST DE MT - SINDICAM MT E OUTROS

ASSUNTOS: FAUNA E OUTROS

À DILIC

1. Em atenção ao OFÍCIO N° 657/2023/CGLIN/DILIC, informo que não há nova orientação a ser dada além da constante da Cota n. 00025/2022/DALIC/PFE-IBAMA-SEDE/PGF/AGU (SEI 13752720).
2. Como responsável pelo projeto Ferrogrão (EF-170) informou não ser possível dar continuidade ao processo de licenciamento, levando-se em conta o traçado do empreendimento sem a alteração dos limites do Parque Nacional do Jamaxim, é razoável concluir que o protocolo do EIA/RIMA com essa adequação resta prejudicado.
3. Encaminha-se apenas para ciência decisão proferida na Ação Direta de Inconstitucionalidade - ADI 6553, em 31/05/2023, que autorizou a retomada da análise dos estudos e processos administrativos relacionados à FERROGRÃO, em especial os em trâmite na Agência Nacional de Transportes Terrestres ANTT (50500.036505/2016-15 ou outro qualquer), no Ministério da Infraestrutura (50000.025009/2020-53 ou qualquer outro) e no Tribunal de Contas da União (025.756/2020-6), condicionando-se qualquer execução à autorização judicial do Supremo Tribunal Federal, para nova análise de todas as condicionantes legais, em especial as sócio-ambientais.
4. Por fim, informa-se que, em 11/09/2023, foi deferida a suspensão do processo (ADI 6553), pelo prazo de 6 (seis) meses, a fim de que seja concluído no âmbito do Centro de Soluções Alternativas de Litígios CESAL/STF a apresentação de sugestões para possível solução conciliatória da controvérsia.

DANIEL QUEIROZ WAGNER
PROCURADOR FEDERAL

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <https://supersapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 00807004243201879 e da chave de acesso 9875641b



Documento assinado eletronicamente por DANIEL QUEIROZ WAGNER, com certificado A1 institucional (*.agu.gov.br), de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 1330101699 e chave de acesso 9875641b no endereço eletrônico <https://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): DANIEL QUEIROZ WAGNER, com certificado A1 institucional (*.agu.gov.br). Data e Hora: 06-11-2023 16:12. Número de Série: 51385880098497591760186147324. Emissor: Autoridade Certificadora do SERPRO SSLv1.

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 6.553 DISTRITO FEDERAL

RELATOR : **MIN. ALEXANDRE DE MORAES**
REQTE.(S) : **PARTIDO SOCIALISMO E LIBERDADE (P-SOL)**
ADV.(A/S) : **ALBERTO BRANDAO HENRIQUES MAIMONI E OUTRO(A/S)**
INTDO.(A/S) : **CONGRESSO NACIONAL**
PROC.(A/S)(ES) : **ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO**
INTDO.(A/S) : **PRESIDENTE DA REPÚBLICA**
PROC.(A/S)(ES) : **ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO**
AM. CURIAE. : **INSTITUTO SÓCIO-AMBIENTAL FLORA NATIVA - ISAF**
ADV.(A/S) : **SILVIO MARINHO DO NASCIMENTO**
AM. CURIAE. : **CONFEDERAÇÃO DA AGRICULTURA E PECUÁRIA DO BRASIL - CNA**
ADV.(A/S) : **ANA CAROLINA BORGES DE OLIVEIRA**
ADV.(A/S) : **CARLOS BASTIDE HORBACH**
ADV.(A/S) : **CAROLINA CARVALHAIS VIEIRA DE MELO**
AM. CURIAE. : **INSTITUTO KABU**
ADV.(A/S) : **MELILLO DINIS DO NASCIMENTO**
ADV.(A/S) : **GLADYS TEREZINHA REIS DO NASCIMENTO**
AM. CURIAE. : **ARTICULAÇÃO DOS POVOS INDÍGENAS DO BRASIL - APIB**
ADV.(A/S) : **LUIZ HENRIQUE ELOY AMADO**
ADV.(A/S) : **SAMARA CARVALHO SANTOS**
ADV.(A/S) : **MAURICIO SERPA FRANCA**
AM. CURIAE. : **ESTADO DE MATO GROSSO**
ADV.(A/S) : **PROCURADOR-GERAL DO ESTADO DE MATO GROSSO**

DESPACHO

Trata-se de Ação Direta de Inconstitucionalidade, com pedido de medida cautelar, proposta pelo Partido Socialismo e Liberdade PSOL, tendo por objeto a Lei 13.452/2017, resultante da conversão da Medida Provisória 758/2016, que alterou os limites do Parque Nacional do Jamanxim.

ADI 6553 / DF

Em decisão proferida em 15/3/2021, concedi medida cautelar, ad referendum do Plenário desta SUPREMA CORTE, para suspender a eficácia da Lei 13.452/2017, bem assim dos processos relacionados à Ferrogrão, em especial os em trâmite na Agência Nacional de Transportes Terrestres ANTT (50500.036505/2016-15 ou outro qualquer), no Ministério da Infraestrutura (50000.025009/2020-53 ou qualquer outro) e no Tribunal de Contas da União (025.756/2020-6), com a seguinte EMENTA:

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. MEDIDA PROVISÓRIA N. 558/2012. CONVERSÃO NA LEI N. 12.678/2012. INÉPCIA DA INICIAL E PREJUÍZO DA AÇÃO QUANTO AOS ARTS. 6º E 11 DA MEDIDA PROVISÓRIA N. 558/2012 E AO ART. 20 DA LEI N. 12.678/2012. POSSIBILIDADE DE EXAME DOS REQUISITOS CONSTITUCIONAIS PARA O EXERCÍCIO DA COMPETÊNCIA EXTRAORDINÁRIA NORMATIVA DO CHEFE DO EXECUTIVO. AUSÊNCIA DOS PRESSUPOSTOS DE RELEVÂNCIA E URGÊNCIA. ALTERAÇÃO DA ÁREA DE UNIDADES DE CONSERVAÇÃO POR MEDIDA PROVISÓRIA. IMPOSSIBILIDADE. CONFIGURADA OFENSA AO PRINCÍPIO DA PROIBIÇÃO DE RETROCESSO SOCIOAMBIENTAL. AÇÃO PARCIALMENTE CONHECIDA E, NESSA PARTE, JULGADA PROCEDENTE, SEM PRONÚNCIA DE NULIDADE. 1. Este Supremo Tribunal manifestou-se pela possibilidade e análise dos requisitos constitucionais para a edição de medida provisória após a sua conversão em lei. 2. A jurisprudência deste Supremo Tribunal admite, em caráter excepcional, a declaração de inconstitucionalidade de medida provisória quando se comprove abuso da competência normativa do Chefe do Executivo, pela ausência dos requisitos constitucionais de relevância e urgência. Na espécie, na exposição de motivos da medida provisória não se demonstrou, de forma suficiente, os requisitos constitucionais de urgência do caso. 3. As medidas provisórias não podem veicular norma que altere espaços territoriais especialmente protegidos, sob pena de ofensa ao art.

ADI 6553 / DF

225, inc. III, da Constituição da República. 4. As alterações promovidas pela Lei n. 12.678/2012 importaram diminuição da proteção dos ecossistemas abrangidos pelas unidades de conservação por ela atingidas, acarretando ofensa ao princípio da proibição de retrocesso socioambiental, pois atingiram o núcleo essencial do direito fundamental ao meio ambiente ecologicamente equilibrado previsto no art. 225 da Constituição da República. 5. Ação direta de inconstitucionalidade parcialmente conhecida e, nessa parte, julgada procedente, sem pronúncia de nulidade.

É o relatório.

DECIDO.

A redução do patamar de proteção ambiental decorrente da exclusão de aproximadamente 862 hectares do Parque Nacional do Jamanxim, durante o processo legislativo da conversão da Medida Provisória 758/2016, justifica a manutenção da suspensão da eficácia da Lei 13.452/2017, uma vez que há plausibilidade do risco de que o ato impugnado venha a produzir efeitos irreversíveis que, posteriormente, não poderiam ser alcançados por eventual declaração de inconstitucionalidade.

Não há dúvidas, entretanto, da importância do papel estruturante do projeto FERROGRÃO, para o escoamento da produção de milho, soja, farelo de soja, óleo de soja, fertilizantes, açúcar, etanol e derivados de petróleo, com a possibilidade de:

(a) redução de R\$ 6.1 bilhões de externalidades negativas da rodovia cerca de 50% do total (emissões de CO₂, acidentes, congestionamentos, etc);

(b) geração de quase 30 mil empregos diretos na construção e operação 373 mil empregos no total;

(c) redução de R\$ 19,2 bilhões no custo do frete em relação à rodovia;

(d) arrecadação tributária de R\$ 625 milhões com o investimento e de R\$ 5,3 bilhões com a operação;

ADI 6553 / DF

(e) compensações socioambientais estimadas em mais de R\$ 735 milhões R\$ 42 milhões para compensação só do SNUC.

Dessa maneira e, em virtude da manifestação da Advocacia-Geral da União, em consideração às informações técnicas prestadas no corrente ano pelo Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade ICMBio (Informação Técnica nº 16/2023-COCUC/CGCAP/DINAM/GABIN/ICMBio e Informações nº 00001/2023/GABINETE/PFE-ICMBIO/PFG/AGU), apontando a possibilidade de acordo a respeito da controvérsia objeto da presente Ação Direta, com a plena proteção ambiental, MANTENHO A SUSPENSÃO DA EFICÁCIA DA LEI 13.452/2017, porém:

1) AUTORIZO A RETOMADA DA ANÁLISE DOS ESTUDOS E PROCESSOS ADMINISTRATIVOS RELACIONADOS À FERROGRÃO, em especial os em trâmite na Agência Nacional de Transportes Terrestres ANTT (50500.036505/2016-15 ou outro qualquer), no Ministério da Infraestrutura (50000.025009/2020-53 ou qualquer outro) e no Tribunal de Contas da União (025.756/2020-6), condicionando-se qualquer execução à autorização judicial desta CORTE, para nova análise de todas as condicionantes legais, em especial as sócio-ambientais;

2) DEFIRO o pedido de remessa da AGU ao Centro de Soluções Alternativas de Litígios CESAL/STF, para que, no prazo de 60 (sessenta) dias apresente sugestões para solução da controvérsia.

Publique-se.

Brasília, 31 de maio de 2023.

Ministro Alexandre de Moraes

Relator

Documento assinado digitalmente

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 6.553 DISTRITO FEDERAL

RELATOR : **MIN. ALEXANDRE DE MORAES**
REQTE.(S) : **PARTIDO SOCIALISMO E LIBERDADE (P-SOL)**
ADV.(A/S) : **ALBERTO BRANDAO HENRIQUES MAIMONI E OUTRO(A/S)**
INTDO.(A/S) : **CONGRESSO NACIONAL**
PROC.(A/S)(ES) : **ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO**
INTDO.(A/S) : **PRESIDENTE DA REPÚBLICA**
PROC.(A/S)(ES) : **ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO**
AM. CURIAE. : **INSTITUTO SÓCIO-AMBIENTAL FLORA NATIVA - ISAF**
ADV.(A/S) : **SILVIO MARINHO DO NASCIMENTO**
AM. CURIAE. : **CONFEDERAÇÃO DA AGRICULTURA E PECUÁRIA DO BRASIL - CNA**
ADV.(A/S) : **ANA CAROLINA BORGES DE OLIVEIRA**
ADV.(A/S) : **CARLOS BASTIDE HORBACH**
ADV.(A/S) : **CAROLINA CARVALHAIS VIEIRA DE MELO**
AM. CURIAE. : **INSTITUTO KABU**
ADV.(A/S) : **MELILLO DINIS DO NASCIMENTO**
ADV.(A/S) : **GLADYS TEREZINHA REIS DO NASCIMENTO**
AM. CURIAE. : **ARTICULAÇÃO DOS POVOS INDÍGENAS DO BRASIL - APIB**
ADV.(A/S) : **LUIZ HENRIQUE ELOY AMADO**
ADV.(A/S) : **SAMARA CARVALHO SANTOS**
ADV.(A/S) : **MAURICIO SERPA FRANCA**
AM. CURIAE. : **ESTADO DE MATO GROSSO**
ADV.(A/S) : **PROCURADOR-GERAL DO ESTADO DE MATO GROSSO**

DESPACHO: Ante os avanços já concretizados após o início dos diálogos sobre a controvérsia tratada na presente Ação Direta de Inconstitucionalidade, e consideradas as propostas consensualizadas pelos interessados no âmbito do Centro de Soluções Alternativas de Litígios, DEFIRO O PEDIDO DE SUSPENSÃO do processo pelo prazo de 6 (seis) meses, a fim de que se concluem os estudos e as atualizações sugeridos na Petição 11706.

Publique-se.

ADI 6553 / DF

Brasília, 11 de setembro de 2023.

Ministro **ALEXANDRE DE MORAES**

Relator

Documento assinado digitalmente



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
SECRETARIA-GERAL DE CONTENCIOSO
DEPARTAMENTO DE CONTROLE CONCENTRADO
DESPACHO n. 00937/2024/SGCT/AGU

NUP: 50050.004796/2023-57

INTERESSADOS: SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL - STF

ASSUNTOS: LICENCIAMENTO / EXCLUSÃO

Distribuo ao Advogado da União Julio de Melo Ribeiro a elaboração de parecer de força com referência à decisão do Min. Alexandre de Moraes proferida em 31.5.2023, na ADI n. 6553, em atendimento à solicitação da Consultoria Jurídica junto ao Ministério dos Transportes consubstanciada na **NOTA n. 00082/2024/CONJUR-MT/CGU/AGU**.

Brasília, 28 de fevereiro de 2024.

CARLOS NESTOR L. PASSOS DA S. JÚNIOR
Diretor do Departamento de Controle Concentrado

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <https://supersapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 50050004796202357 e da chave de acesso 052e4e5c



Documento assinado eletronicamente por CARLOS NESTOR LIMA PASSOS DA SILVA JUNIOR, com certificado A1 institucional (*.agu.gov.br), de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 1421983907 e chave de acesso 052e4e5c no endereço eletrônico <https://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): CARLOS NESTOR LIMA PASSOS DA SILVA JUNIOR, com certificado A1 institucional (*.agu.gov.br). Data e Hora: 28-02-2024 14:12. Número de Série: 65437255745187764576406211080. Emissor: Autoridade Certificadora do SERPRO SSLv1.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
SECRETARIA-GERAL DE CONTENCIOSO
COORDENAÇÃO-GERAL DE PROCESSOS OBJETIVOS
PARECER DE FORÇA EXECUTÓRIA n. 00069/2024/SGCT/AGU

PROCESSO JUDICIAL: Ação direta de inconstitucionalidade - ADI nº 6.553

NUP: 00692.002908/2020-69

ASSUNTO: Parecer de força executória

PARECER DE FORÇA EXECUTÓRIA. AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE Nº 6.553. DECISÃO CAUTELAR. LEI Nº 13.452/2017. SUSPENSÃO DE EFICÁCIA. FERROGRÃO. RETOMADA DOS ESTUDOS E PROCESSOS ADMINISTRATIVOS. AUTORIZAÇÃO. PRÁTICA DE QUALQUER ATO DE EXECUÇÃO DA OBRA. NECESSIDADE DE PRÉVIA AUTORIZAÇÃO DO STF. LICENCIAMENTO AMBIENTAL. NÃO EXISTÊNCIA DE ÓBICE.

1. A decisão do Supremo Tribunal Federal na ADI nº 6.553 (documento eletrônico nº 250 dos autos do processo judicial) é de caráter imperativo e tem força executória.
2. As alterações feitas pela Lei nº 13.452/2017 nos limites do Parque Nacional do Jamanxim não estão a produzir efeitos.
3. O Supremo Tribunal Federal autorizou (não determinou) que os estudos e processos administrativos relacionados à Ferrogrão pudessem retomar seu curso, desde que não praticado nenhum ato material de execução da obra ferroviária sem prévia autorização do STF.
4. A decisão cautelar na ADI nº 6.553 não opõe nenhum óbice à continuidade do processo de licenciamento ambiental da Ferrogrão, levando em conta o traçado original do projeto ou qualquer outro que se entenda mais adequado, desde que não haja a prática de nenhum ato de execução da obra ferroviária.
5. *"As decisões definitivas de mérito [e as cautelares, enquanto vigentes], proferidas pelo Supremo Tribunal Federal, nas ações diretas de inconstitucionalidade e nas ações declaratórias de constitucionalidade produzirão eficácia contra todos e efeito vinculante, relativamente aos demais órgãos do Poder Judiciário e à administração pública direta e indireta, nas esferas federal, estadual e municipal"* (Constituição, art. 102, § 2º).

Senhora Diretora do Departamento de Controle Concentrado,

1. Por meio da Nota nº 82/2024/CONJUR-MT/CGU/AGU, de 26 de janeiro de 2024 (documento eletrônico nº 5 do NUP nº 50050.004796/2023-57), a Consultoria Jurídica junto ao Ministério dos Transportes solicitou a esta Secretaria-Geral de Contencioso - SGCT a emissão de parecer de força executória da decisão proferida pelo Supremo Tribunal Federal - STF nos autos da ação direta de inconstitucionalidade - ADI nº 6.553, *"a fim de esclarecer, em especial, se restou autorizado o prosseguimento do processo de licenciamento ambiental, levando em conta o traçado original do projeto, com a alteração dos limites do Parque Nacional do Jamanxim nos termos da Lei nº 13.452, de 19 de junho de 2017"* (fl. 5 da Nota nº 82/2024/CONJUR-MT/CGU/AGU).

2. A demanda foi a mim distribuída em 28 de fevereiro de 2024, mediante o Despacho nº 937/2024/SGCT/AGU (documento eletrônico nº 8 do NUP nº 50050.004796/2023-57).

3. É o relatório.

I - DO CASO DOS AUTOS

4. Trata-se de ação direta de inconstitucionalidade, com pedido de medida cautelar, proposta pelo Partido Socialismo e Liberdade - PSOL contra a Lei nº 13.452, de 19 de junho de 2017.

5. Segundo o autor, a Lei nº 13.452/2017 originou-se da conversão da Medida Provisória nº 758, de 19 de dezembro de 2016, e alterou a área do Parque Nacional do Jamanxim, excluindo dele, aproximadamente, 862 hectares, a serem destinados "*aos leitos e às faixas de domínio da EF-170 e da BR-163*" (Lei nº 13.452/2017, art. 2º, § 1º).

6. Em resumo, aponta o requerente violação do art. 216, do inciso III do § 1º do art. 225 e do art. 231, todos da Constituição. Formula, então, os seguintes pedidos cautelares:

1 – A concessão da medida cautelar para a suspensão imediata da eficácia da Lei nº 13.452, de 19 de junho de 2017, resultante da conversão da Medida Provisória nº 758, de 2016 e de seus artigos 1º, *caput*, §1º e 2º, *caput* e §§ 1º e 2º.

2 – A determinação, em sede de medida cautelar, que sejam suspensos os processos relacionados à Ferrogrão, em especial o em trâmite na ANTT (50500.036505/2016-15 ou outro qualquer), o do Ministério da Infraestrutura (50000.025009/2020-53 ou qualquer outro) e o processo de desestatização, este em curso no Tribunal de Contas da União (025.756/2020-6).

7. O Ministro Alexandre de Moraes, relator, inicialmente adotou o rito do art. 12 da Lei nº 9.868, de 10 de novembro de 1999, solicitando informações ao Congresso Nacional e ao Presidente da República, bem como determinando a oitiva do Advogado-Geral da União e do Procurador-Geral da República. Ocorre que, em 15 de março de 2021, foi concedida a medida cautelar pleiteada, *ad referendum* do Plenário do STF, "*para suspender a eficácia da Lei 13.452/2017, resultante da conversão da Medida Provisória 758/2016, bem assim dos processos relacionados à Ferrogrão, em especial os em trâmite na Agência Nacional dos Transportes Terrestres – ANTT (50500.036505/2016-15 ou outro qualquer), no Ministério da Infraestrutura (50000.025009/2020-53 ou qualquer outro) e no Tribunal de Contas da União (025.756/2020-6)*" (fl. 8 da decisão monocrática - documento eletrônico nº 50 dos autos da ADI nº 6.553).

8. Em 26 de maio de 2023, o Advogado-Geral da União peticionou nos autos, manifestando-se pela procedência do pedido formulado na ADI nº 6.553, mas requerendo "*a revogação parcial da medida cautelar deferida, a fim de que se permita o regular prosseguimento de processos administrativos relacionados à Ferrogrão, inclusive no que tange à atualização dos estudos, observadas todas as condicionantes legais, inclusive sócio-ambientais*" (fl. 8 da petição nº 54.078/2023 - documento eletrônico nº 242 do processo judicial; grifou-se).

9. O Ministro Alexandre de Moraes proferiu, então, no dia 31 de maio de 2023, nova decisão. Confira-se sua parte conclusiva (fl. 4 da decisão monocrática - documento eletrônico nº 250 dos autos da ADI nº 6.553):

Dessa maneira e, em virtude da manifestação da Advocacia-Geral da União, em consideração às informações técnicas prestadas no corrente ano pelo Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade ICMBio (Informação Técnica nº 16/2023-COCUC/CGCAP/DINAM/GABIN/ICMBio e Informações nº 00001/2023/GABINETE/PFE-ICMBIO/PFG/AGU), apontando a possibilidade de acordo a respeito da controvérsia objeto da presente Ação Direta, com a plena proteção ambiental, MANTENHO A SUSPENSÃO DA EFICÁCIA DA LEI 13.452/2017, porém:

1) AUTORIZO A RETOMADA DA ANÁLISE DOS ESTUDOS E PROCESSOS ADMINISTRATIVOS RELACIONADOS À FERROGRÃO, em especial os em trâmite na Agência Nacional de Transportes Terrestres ANTT (50500.036505/2016-15 ou outro qualquer), no Ministério da Infraestrutura (50000.025009/2020-53 ou qualquer outro) e no Tribunal de Contas da União (025.756/2020-6), condicionando-se qualquer execução à autorização judicial desta CORTE, para nova análise de todas as condicionantes legais,

em especial as sócio-ambientais;

2) DEFIRO o pedido de remessa da AGU ao Centro de Soluções Alternativas de Litígios CESAL/STF, para que, no prazo de 60 (sessenta) dias apresente sugestões para solução da controvérsia. (Grifou-se)

10. Por fim, é de se registrar que, tendo em vista o andamento das tratativas conciliatórias, o processo se encontra suspenso desde 11 de setembro de 2023 (decisão do relator - documento eletrônico nº 269 do processo judicial).

II - DA FORÇA EXECUTÓRIA DA DECISÃO DO STF

11. A decisão do Ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal, na ADI nº 6.553, que manteve a suspensão da eficácia da Lei nº 13.452/2017, mas autorizou a retomada dos processos administrativos relacionados à Ferrogrão, é de caráter imperativo e possui força executória. Embora o STF ainda não tenha julgado o mérito da ação e, portanto, não haja trânsito em julgado de eventual acórdão, deve a decisão cautelar ser cumprida imediatamente (a partir da data de sua prolação, ou seja, 31 de maio de 2023), mesmo que em caráter provisório.

12. Em que consiste, materialmente, a decisão? Em manter suspensa a eficácia da Lei nº 13.452/2017 (suspensão que persiste desde 15 de março de 2021, quando deferida a primeira medida cautelar nos autos da ADI nº 6.553), bem como em autorizar *"a retomada da análise dos estudos e processos administrativos relacionados à Ferrogrão, em especial os em trâmite na Agência Nacional de Transportes Terrestres ANTT (50500.036505/2016-15 ou outro qualquer), no Ministério da Infraestrutura (50000.025009/2020-53 ou qualquer outro) e no Tribunal de Contas da União (025.756/2020-6), condicionando-se qualquer execução à autorização judicial desta CORTE, para nova análise de todas as condicionantes legais, em especial as sócio-ambientais"* (grifou-se).

13. Isso significa, primeiro, que as alterações feitas pela Lei nº 13.452/2017 nos limites do Parque Nacional do Jamaxim **não** estão a produzir efeitos. Noutro dizer, os 862 hectares excluídos do referido parque pelo art. 2º da lei impugnada continuam a integrar, no momento, aquela unidade de conservação da natureza.

14. O Supremo Tribunal Federal, no entanto, em que pese a suspensão da eficácia da Lei nº 13.452/2017, **autorizou** (não determinou) que os estudos e processos administrativos relacionados à Ferrogrão pudessem retomar seu curso, **desde que não praticado nenhum ato material de execução da obra ferroviária sem prévia autorização do STF.**

15. A propósito, quando o Ministro Alexandre de Moraes, na decisão aqui analisada, faz referência a processos em trâmite na Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, no Ministério da Infraestrutura e no Tribunal de Contas da União, o objetivo é apenas **exemplificar** (a expressão *"em especial"* é característica) os estudos e processos cujo andamento podem ser retomados. **Pelo que a decisão cautelar na ADI nº 6.553 não opõe nenhum óbice à continuidade do processo de licenciamento ambiental da Ferrogrão, levando em conta o traçado original do projeto ou qualquer outro que se entenda mais adequado, desde que - repita-se - não haja a prática de nenhum ato de execução da obra ferroviária.**

16. Por fim, qual a eficácia subjetiva da decisão do Supremo Tribunal Federal ou, em outras palavras, a quem ela alcança? Nos termos do § 2º do art. 102 da Constituição, *"as decisões definitivas de mérito [e as cautelares, enquanto vigentes], proferidas pelo Supremo Tribunal Federal, nas ações diretas de inconstitucionalidade e nas ações declaratórias de constitucionalidade produzirão eficácia contra todos e efeito vinculante, relativamente aos demais órgãos do Poder Judiciário e à administração pública direta e indireta, nas esferas federal, estadual e municipal"* (grifou-se).

III - DA CONCLUSÃO

17. Ante o exposto, concluo que a decisão do Ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal

Federal, datada de 31 de maio de 2023, nos autos da ADI nº 6.553 (documento eletrônico nº 250 dos autos do processo judicial), tem força executória, devendo ser imediatamente cumprida, nos termos deste parecer.

18. Sugiro que cópia deste parecer seja juntado ao NUP nº 50050.004796/2023-57, com abertura de tarefa no sistema Sapiens à Consultoria Jurídica junto ao Ministério dos Transportes, para ciência desta manifestação jurídica e adoção das providências que entender cabíveis.

Brasília, 8 de março de 2024.

JÚLIO DE MELO RIBEIRO
Advogado da União

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <https://supersapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 00692002908202069 e da chave de acesso 7fb3baa5

Documento assinado eletronicamente por JULIO DE MELO RIBEIRO, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 1422223757 no endereço eletrônico <http://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): JULIO DE MELO RIBEIRO. Data e Hora: 08-03-2024 16:16. Número de Série: 10703785704860151670655559535. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv5.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
SECRETARIA-GERAL DE CONTENCIOSO
DEPARTAMENTO DE CONTROLE CONCENTRADO
DESPACHO n. 01694/2024/SGCT/AGU

NUP: 00692.002908/2020-69

INTERESSADOS: PARTIDO SOCIALISMO E LIBERDADE (P-SOL) - PARTIDO SOCIALISMO E LIBERDADE (P-SOL) E OUTROS

ASSUNTOS:

Aprovo o Parecer de Força Executória n. 00069/2024/SGCT/AGU, elaborado pelo Dr. Júlio de Melo Riberio, que atesta o caráter imperativo e a força executória da decisão do STF na ADI 6553 (documento n. 250 dos autos do processo judicial).

De acordo com o PFE n. 00069/2024/SGCT/AGU, a decisão não opõe óbice à continuidade do processo de licenciamento ambiental da Ferrogrão, desde que não sejam praticados atos de execução da obra sem a devida autorização do STF.

Solicito ao apoio:

- a) a juntada do Parecer no NUP n. 50050.004796/2023-57;
- b) abertura de tarefa de ciência do Parecer de Força Executória n. 00069/2024/SGCT/AGU para a Consultoria Jurídica junto ao Ministério dos Transportes para adoção das providências necessárias;

Brasília, 03 de abril de 2024.

JUCELAINE ANGELIM BARBOSA
ADVOGADA DA UNIÃO
DIRETORA - DCC/SGCT

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <https://supersapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 00692002908202069 e da chave de acesso 7fb3baa5

Documento assinado eletronicamente por JUCELAINE ANGELIM BARBOSA, com certificado A1 institucional (*.agu.gov.br), de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 1457142745 no endereço eletrônico <http://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): JUCELAINE ANGELIM BARBOSA, com certificado A1 institucional (*.agu.gov.br). Data e Hora: 03-04-2024 13:56. Número de Série: 65437255745187764576406211080. Emissor: Autoridade Certificadora do SERPRO SSLv1.

Plataforma Integrada de Ouvidoria e Acesso à Informação

Detalhes da Manifestação

Dados Básicos da Manifestação

Tipo de Manifestação: Acesso à Informação

Esfera: Federal

NUP: 50001.080941/2024-62

Órgão Destinatário: MT - Ministério dos Transportes

Órgão de Interesse:

Assunto: Transparência

Subassunto: Solicitação de dados/informações

Data de Cadastro: 16/09/2024

Situação: Cadastrada

Data limite para resposta: 07/10/2024

Canal de Entrada: Internet

Modo de Resposta: Pelo sistema (com avisos por email)

Registrado Por: Cidadão

Tipo de formulário: Acesso à Informação

Serviço:

Outro Serviço:

Teor da Manifestação

Resumo: Pedido de Documentação

Extrato: Prezados,

Vimos por meio deste, com base na Lei de Acesso à Informação (Lei nº 12.527/2011), solicitar o shapefile do traçado da ferrogrão como consta no Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental atualizado (SEI 8817327). Se possível, encaminhar aos e-mails viviane@socioambiental.org e mariel@socioambiental.org

Agradecemos antecipadamente pela atenção dispensada a esta solicitação e pela colaboração em fornecer acesso transparente às informações públicas.

Atenciosamente,

Instituto Socioambiental

Proposta de melhoria:

Município do local do fato:

UF do local do fato:

Local:

Não há anexos originais da manifestação.

Não há anexos complementares.

Plataforma Integrada de Ouvidoria e Acesso à Informação

Detalhes da Manifestação

Não há textos complementares.

Não há envolvidos na manifestação.

Campos Adicionais

Não há campos adicionais.

Dados das Respostas

Não há registro de respostas.

Denúncia de descumprimento

Não há registro de denúncias de descumprimento.

Incidente de correção - Admissibilidade

Incidente de correção - Decisão

Dados de Encaminhamento

Não há registros de encaminhamento.

Dados de Prorrogação

Não há registros de prorrogações.

Plataforma Integrada de Ouvidoria e Acesso à Informação

Detalhes da Manifestação

DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

Publicado em: 17/04/2023 | Edição: 73 | Seção: 1 | Página: 169
Órgão: Controladoria-Geral da União/Gabinete do Ministro

PORTARIA NORMATIVA CGU Nº 71, DE 10 DE ABRIL DE 2023

Aprova enunciados referentes à aplicação da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.

O MINISTRO DE ESTADO DA CONTROLADORIA-GERAL DA UNIÃO, no uso das atribuições que lhe conferem o inciso I do art. 6º e o parágrafo único do art. 25 da Portaria CGU nº 1.973, de 31 de agosto de 2021, resolve:

Art. 1º Esta Portaria Normativa aprova 12 (doze) enunciados referentes à aplicação da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011 (Lei de Acesso à Informação - LAI), conforme constante do Anexo Único a esta Portaria Normativa.

Art. 2º Esta Portaria Normativa entra em vigor na data da sua publicação.

VINÍCIUS MARQUES DE CAVALHO

ANEXO ÚNICO

ENUNCIADOS REFERENTES À APLICAÇÃO DA LEI Nº 12.527, DE 18 DE NOVEMBRO DE 2011 (LEI DE ACESSO À INFORMAÇÃO - LAI)

Enunciado CGU nº 1/2023 - Registros de entrada e saída de prédios públicos

Os registros de entrada e saída de pessoas em órgãos públicos do Poder Executivo federal, inclusive no Palácio do Planalto, são passíveis de acesso público, exceto quando as agendas sobre as quais eles se referirem estiverem enquadradas em hipótese legal de sigilo (art. 22), sido classificadas (art. 23), ou sob restrição temporária de acesso (art. 7º, § 3º), nos termos da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.

Enunciado CGU nº 2/2023 - Registros de entrada e saída de residências oficiais

Os registros de entrada e saída de pessoas em residências oficiais do Presidente e do Vice-presidente da República são informações que devem ser protegidas por revelarem aspectos da intimidade e vida privada das autoridades públicas e de seus familiares (art. 31 da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011), salvo se tais registros disserem respeito a agendas oficiais, as quais têm como regra a publicidade, ou se referirem a agentes privados que estejam representando interesses junto à Administração Pública, nos termos do art. 11 da Lei nº 12.813, de 16 de maio de 2013.

Enunciado CGU nº 3/2023 - Procedimentos disciplinares de militares

Aplicam-se aos pedidos de acesso a processos administrativos disciplinares conduzidos no âmbito das Forças Armadas as mesmas regras referentes aos servidores civis, cabendo restrição a terceiros somente até o seu julgamento (art. 7º, §3º), sem prejuízo da proteção das informações pessoais (art. 31) ou legalmente sigilosas (art. 22), nos termos da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.

Enunciado CGU nº 4/2023 - Segurança do Presidente da República e familiares

Plataforma Integrada de Ouvidoria e Acesso à Informação

Detalhes da Manifestação

Durante o mandato presidencial, a classificação de informações sob o fundamento de que sua divulgação ou acesso irrestrito pode colocar em risco a segurança do Presidente e Vice-Presidente da República e respectivos cônjuges e filhos(as), nos termos do art. 24, § 2º da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, deve restringir-se estritamente às informações que, de fato, se enquadram nessa categoria, devendo as autoridades competentes para classificação do sigilo atentar-se para o cumprimento do princípio geral da Lei de Acesso à Informação de que o acesso é a regra e o sigilo a exceção.

Enunciado CGU nº 5/2023 - Sigilo de licitações, contratos e gastos governamentais

Informações sobre licitações, contratos e gastos governamentais, inclusive as que dizem respeito a processos conduzidos pelas Forças Armadas e pelos órgãos de polícia e de inteligência, são em regra públicas (art. 7º, VI) e eventual restrição de acesso somente pode ser imposta quando o objeto a que se referem estritamente se enquadrar em uma das hipóteses legais de sigilo (art. 22) ou forem classificadas, nos termos do art. 23 da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.

Enunciado CGU nº 6/2023 - Abertura de informações desclassificadas

Transcorrido o prazo de classificação da informação ou consumado o evento que consubstancie seu termo final, a informação tornar-se-á automática e integralmente de acesso público (art. 24, § 4º), ressalvadas eventuais outras hipóteses legais de sigilo (art. 22) e a proteção de dados pessoais (art. 31), devendo o órgão ou entidade pública registrar tal desclassificação no rol de informações classificadas, que é de publicação obrigatória na Internet, nos termos da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.

Enunciado CGU nº 7/2023 - Títulos acadêmicos e currículos de agentes públicos

Informações sobre currículos de agentes públicos, como títulos, experiência acadêmica e experiência profissional, são passíveis de acesso público, uma vez que são utilizadas para a avaliação da capacidade, aptidão e conhecimento técnico para o exercício de cargos e funções públicas.

Enunciado CGU nº 8/2023 - Provas e concursos públicos

A divulgação de documentos e informações relacionados a candidatos aprovados em seleções para o provimento de cargos públicos, inclusive provas orais, são passíveis de acesso público, visto que a transparência dos processos seletivos está diretamente relacionada à promoção dos controles administrativo e social da Administração Pública, ressalvadas as informações pessoais sensíveis.

Enunciado CGU nº 9/2023 - Telegramas, despachos telegráficos e as circulares telegráficas produzidos pelo Ministério das Relações Exteriores

Os telegramas, despachos e circulares telegráficas produzidos pelo Ministério das Relações Exteriores são documentos que devem ter seu acesso restringido somente quando o objeto a que se referem estritamente se enquadrar em uma das hipóteses legais de sigilo. A proteção das negociações e das relações diplomáticas do País não pode ser utilizada como fundamento geral e abstrato para se negar acesso a pedidos de informação. Havendo informações pessoais no documento ou processo que não podem ser disponibilizadas, aplica-se o disposto no § 2º do art. 7º da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, assegurando-se o acesso à parte não sigilosa por meio de certidão, extrato ou cópia com ocultação da parte sob sigilo.

Enunciado CGU nº 10/2023 - Informações financeiras a respeito de programas e benefícios sociais

Plataforma Integrada de Ouvidoria e Acesso à Informação

Detalhes da Manifestação

Informações referentes a valores de benefícios pagos e a identificação de beneficiários de programas sociais, mesmo que operados por instituições financeiras, são de acesso público, em razão do disposto no art. 29, § 2º, XII, da Lei nº 14.129, de 29 de março de 2021, desde que respeitado a privacidade dos dados pessoais e dos dados sensíveis, sem prejuízo dos demais requisitos elencados, conforme a Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018 (Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais). Tais dados não são protegidos pelo sigilo fiscal, bancário, de operações e serviços no mercado de capitais, comercial, profissional ou industrial, de que trata o art. 6º, I, do Decreto nº 7.724, de 16 de maio de 2012.

Enunciado CGU nº 11/2023 - Restrições de acesso em virtude da desarrazoabilidade ou desproporcionalidade do pedido

Pedidos de acesso à informação somente podem ser negados sob o fundamento da "desarrazoabilidade" se o órgão ou entidade pública demonstrar haver risco concreto associado à divulgação da informação ou se a contextualização do pedido de acesso não for real ou quando os fatos que consubstanciam o pedido não estiverem expostos conforme a verdade; e, por sua vez, somente podem ser negados sob o fundamento da "desproporcionalidade" se o órgão evidenciar não possuir recursos, humanos ou tecnológicos, para atender o pedido. Para as duas situações, não podem tais argumentos serem utilizados como fundamento geral e abstrato para a negativa de acesso. Além disso, quando restar configurada a desproporcionalidade do pedido, o órgão ou entidade deve disponibilizar os meios para que o cidadão realize a consulta in loco, para efetuar a reprodução ou obter os documentos desejados, em conformidade com o disposto no art. 11, §1º, I, da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.

Enunciado CGU nº 12/2023 - Informação pessoal

O fundamento "informações pessoais" não pode ser utilizado de forma geral e abstrata para se negar pedidos de acesso a documentos ou processos que contenham dados pessoais, uma vez que esses podem ser tratados (tarjados, excluídos, omitidos, descaracterizados etc.) para que, devidamente protegidos, o restante dos documentos ou processos solicitados sejam fornecidos, conforme preceitua o § 2º do art. 7º da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, assegurando-se o acesso à parte não sigilosa por meio de certidão, extrato ou cópia com ocultação da parte sob sigilo. Além disso, a proteção de dados pessoais deve ser compatibilizada com a garantia do direito de acesso à informação, podendo aquela ser flexibilizada quando, no caso concreto, a proteção do interesse público geral e preponderante se impuser, nos termos do art. 31, § 3º, inciso V da Lei n. 12.527, de 2011, e dos arts. 7º, § 3º, e 23, caput, da Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018.

Este conteúdo não substitui o publicado na versão certificada.