

## **Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável**

Requerimento N.º DE 2017

(Do Sr. Nilto Tatto)

Requer a realização de Seminário para debater o empreendimento qualificado no Programa de Parceria de Investimentos - PPI, Ferrovia EF-170 conhecida como “Ferrogrão”, incluindo trecho localizado no interior do Parque Nacional do Jamanxim (PA).

Senhor Presidente,

Nos termos regimentais, em especial do artigo 255 do RICD, requeiro a Vossa Excelência, ouvido o Plenário desta Comissão, que seja realizado Seminário para debater o empreendimento qualificado no Programa de Parceria de Investimentos - PPI, Ferrovia EF-170 conhecida como “Ferrogrão”, que será construída entre os municípios de Sinop/MT e Itaituba/PA, incluindo trecho localizado no interior do Parque Nacional do Jamanxim.

Para tanto solicito que sejam convidados os seguintes palestrantes:

- Sr. Adalberto Santos de Vasconcelos, Secretário Especial da Secretaria do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI);
- Sr. Alexandre Porto M. de Souza, Superintendente de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas (SUFER/ANTT);
- Representante da empresa de consultoria Estação da Luz Participações (EDLP) responsável pela coordenação técnica de estudos preliminares de engenharia e viabilidade técnica, econômica e ambiental;
- Sra. Marilene de Oliveira Ramos, Diretora das áreas de Energia, Gestão Pública e Socioambiental, Saneamento e Transporte do BNDES;
- Sra. Suely Araújo, Presidente do IBAMA;

- Sr. Ricardo Soavinski, Presidente do ICMBio;
- Sra. Maria Janete Albuquerque de Carvalho, Coordenadora Geral de Licenciamento Ambiental – FUNAI;
- Sr. Paulo de Tarso Moreira Oliveira, Procurador da República, Ministério Público Federal – MPF;
- Sr. Anê Kayapó, Diretor Presidente do Instituto Kabu;
- Representante da Associação Terra Indígena do Xingu – ATIX;
- Representante da Associação Indígena Yakiô Panará, representante do povo indígena Munduruku;
- Representante do Instituto Socioambiental – ISA;
- Representante do GT Infraestrutura (rede de organizações da sociedade civil).

### **Justificação**

A construção da ferrovia EF-170 (Ferrogrão) entre os municípios de Sinop/MT e Itaituba/PA, que integra o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do Governo Federal, ainda encontra-se numa fase inicial de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental. Trata-se de um momento oportuno para realizar um diálogo entre representantes do governo, parlamento e sociedade civil a respeito do planejamento desse grande empreendimento, sob a ótica de sua inserção em estratégias de desenvolvimento em bases ambientalmente e socialmente sustentáveis.

Em particular, é necessário aprofundar o diálogo sobre meios para garantir a articulação entre estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental (EVTEA) e concessão do empreendimento, o estudo de impacto ambiental (EIA) e licenciamento ambiental, processos de consulta livre, prévia e informada junto a povos indígenas e outras populações tradicionais e outras políticas setoriais e territoriais na sua região de influência.

Nesse sentido, é importante reconhecer que a construção da Ferrogrão, ao estimular fortemente atividades agropecuárias, madeireiras e minerais de grande escala em nível regional, traz oportunidades socioeconômicas e, ao mesmo tempo, significativos riscos em termos de impactos socioambientais, inclusive efeitos sinérgicos e cumulativos com outras grandes obras de infraestrutura, como a pavimentação da BR-163 (Cuiabá-Santarém), a instalação de portos e a construção de hidrelétricas. Tais questões precisam ser analisadas no atual contexto de fragilidade da governança na região, que tem se associado a problemas como desmatamento acelerado, exploração madeireira ilegal, grilagem de terras públicas, expansão de garimpos e altos índices de violência em torno de conflitos pelo acesso aos recursos naturais, entre outros.

As mudanças no PARNA do Jamanxim são oriundas da MP 756 de 206, convertidas na Lei nº 13.452, de 20 de junho de 2017. A PARNA está inserida nas Bacias Hidrográficas do Rio Tapajós fazendo parte da sub-bacia dos rios Jamanxim e rio Novo, ambos afluentes do rio Tapajós na região sudoeste do Estado do Pará, sendo esta região área de influência da rodovia BR-163, que liga Cuiabá (MT) a Santarém (PA) e é considerada um dos maiores eixos de desmatamento em toda a Amazônia. Desde o asfaltamento da BR-163, aumentou o desmatamento nas suas margens em até 500%. Na área de influência da BR-163, na sua porção do sudoeste paraense, observa-se um fenômeno de colonização espontânea, associada à colonização dirigida. O processo de colonização contou com o apoio do Estado na construção de infraestruturas de transporte (como Transamazônica e BR-163), programas especiais de colonização, incentivo à ocupação produtiva, crédito agrícola subsidiado e outros subsídios fiscais, que incentivaram o aumento do fluxo migratório para a região nos anos 70 e 80. Para essa região, foi elaborado o Plano de Desenvolvimento Florestal Sustentável. Foram previstos conjuntos de políticas públicas estruturantes conciliando o crescimento econômico e a conservação e o uso sustentável dos recursos naturais. A população local, formada tanto por agricultores, madeireiros, pecuaristas, garimpeiros e donas de casa, sente-se permanentemente ameaçada por grileiros e também pelo Estado. A ocupação da terra em Novo Progresso e Castelo de Sonhos, municípios afetados pelo PARNA, tem como padrão principal a chegada de

peessoas na década de 70, atraídas pela construção da BR-163 e pelos programas governamentais de colonização, com um formato de lotes de 2.500 hectares. Na década de 80, conforme relatado pelos moradores, o garimpo de ouro foi o principal atrativo de migrantes, ciclo que durou até o início da década de 90. A pecuária e a pequena produção familiar, embora de forma reduzida, estavam presentes desde o final dos anos 70. No entanto, é em torno da pecuária e da madeira que se apoia a economia atual de Novo Progresso e Castelo de Sonhos, e que se definem as formas de apropriação da terra.

Com efeito, as mudanças alteraram os limites da PARNA do Jamanxim reduzindo sua área original em 862 hectares. Está redução é exatamente no centro do PARNA para a implantação da Ferrovia Ferrogão, obra que pertence ao pacote do Programa de Parceria de Investimentos, PPI. Com esta mudança, o ICMBio inova no quesito elaboração de poligonais ao criar a “poligonal rosquinha”, pois a área a ser desafetada incide no meio da poligonal atual do PARNA do Jamanxim fazendo com que uma situação esdrúxula ocorra, pois, estando desafetada a área central do PARNA resta obvio que o centro do UC se torne uma Zona de Amortecimento Interna, com todos os problemas que isso pode acarretar. Tal medida irá levar a que o PARNA seja “comido” pelo efeito de borda interno e também pelo externo reduzindo totalmente a capacidade de proteção da UC em comento sendo certo que haverá grande perda de biodiversidade no PARNA do Jamanxim e na região como um todo. Neste contexto, é importante compreender os fundamentos da PPI, e seu objetivo na gestão ambiental, em especial nas ações de licenciamento ambiental.

O Programa de Parceria de Investimentos, PPI, é um programa do governo que visa alavancar as obras do setor de infraestrutura que estarão na prioridade para a privatização. Este instrumento criado pela Lei 13.334, de 2016, prevê o licenciamento ambiental *Fast Track* para o setor de infraestrutura.

Observe-se o que determina o artigo 1<sup>a</sup> desta Lei:

*“Art. 1º Fica criado, no âmbito da Presidência da República, o Programa de Parcerias de Investimentos - PPI, destinado à ampliação e fortalecimento da interação entre o Estado e a iniciativa privada por meio da celebração de*

*contratos de parceria para a execução de empreendimentos públicos de infraestrutura e de outras medidas de desestatização.*

*§ 1º Podem integrar o PPI:*

.....  
 .....

*I - os empreendimentos públicos de infraestrutura em execução ou a serem executados por meio de contratos de parceria celebrados pela administração pública direta e indireta da União;*

.....  
 ..... ”

Resta evidente que as novas obras de infraestrutura que fazem parte da PPI têm no Licenciamento Ambiental delas a elo principal para a sua execução.

Com efeito, o artigo 3º da Lei sacramenta que não há espaço para a gestão ambiental eficiente nos projetos da PPI, na exata medida em que a responsabilidade ambiental não faz parte de sua matriz de implementação, vejamos:

*“Art. 3º Na implementação do PPI serão observados os seguintes princípios:*

*I - estabilidade das políticas públicas de infraestrutura;*

*II - legalidade, qualidade, eficiência e transparência da atuação estatal; e*

*III - garantia de segurança jurídica aos agentes públicos, às entidades estatais e aos particulares envolvidos. ”*

Além disso, observa-se o poder do Conselho Gestor da PPI em editar normas para a implantação dos empreendimentos visando a “eliminação de barreiras burocráticas à livre organização da atividade empresarial”, vejamos:

*“Art. 6º Os órgãos, entidades e autoridades da administração pública da União com competências relacionadas aos empreendimentos do PPI formularão programas próprios visando à adoção, na regulação administrativa,*

*independentemente de exigência legal, das práticas avançadas recomendadas pelas melhores experiências nacionais e internacionais, inclusive:*

*I - edição de planos, regulamentos e atos que formalizem e tornem estáveis as políticas de Estado fixadas pelo Poder Executivo para cada setor regulado, de forma a tornar segura sua execução no âmbito da regulação administrativa, observadas as competências da legislação específica, e mediante consulta pública prévia;*

*II - eliminação de barreiras burocráticas à livre organização da atividade empresarial;*

.....  
.....”

Para dar forma a esta ação: “formularão programas próprios visando à adoção, na regulação administrativa, independentemente de exigência legal” e garantir “eliminação de barreiras burocráticas à livre organização da atividade empresarial”, a Lei em seu artigo 7º cria um Conselho Gestor com enormes poderes regulatórios, vejamos:

*“Art. 7º Fica criado o Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República - CPPI, com as seguintes competências:*

*IV - formular recomendações e orientações normativas aos órgãos, entidades e autoridades da administração pública da União;*

.....  
.....”

Observa-se que o Ministério do Meio Ambiente, na pessoa do Ministro, tem assento neste conselho. Por fim, a PPI em seu artigo 17 deixa claro o papel do MMA como articulador do licenciamento *Fast Track* para viabilizar a “eliminação de barreiras burocráticas à livre organização da atividade empresarial”, desta maneira:

*“Art. 17. Os órgãos, entidades e autoridades estatais, inclusive as autônomas e independentes, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, com competências de cujo exercício dependa a viabilização de*

*empreendimento do PPI, têm o dever de atuar, em conjunto e com eficiência, para que sejam concluídos, de forma uniforme, econômica e em prazo compatível com o caráter prioritário nacional do empreendimento, todos os processos e atos administrativos necessários à sua estruturação, liberação e execução.*

*§ 1º Entende-se por liberação a obtenção de quaisquer licenças, autorizações, registros, permissões, direitos de uso ou exploração, regimes especiais, e títulos equivalentes, de natureza regulatória, ambiental, indígena, urbanística, de trânsito, patrimonial pública, hídrica, de proteção do patrimônio cultural, aduaneira, minerária, tributária, e quaisquer outras, necessárias à implantação e à operação do empreendimento.*

*§ 2º Os órgãos, entidades e autoridades da administração pública da União com competências setoriais relacionadas aos empreendimentos do PPI convocarão todos os órgãos, entidades e autoridades da União, dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios, que tenham competência liberatória, para participar da estruturação e execução do projeto e consecução dos objetivos do PPI, inclusive para a definição conjunta do conteúdo dos termos de referência para o licenciamento ambiental.”*

Na Exposição de Motivos da MP que deu origem a Lei 13452 de 2017º MMA enfatiza que:

*“Nessa perspectiva, conclui-se que todos os procedimentos e trâmites relacionados a empreendimentos qualificados no PPI como prioritários (caso do trecho ferroviário da EF-170 entre Sinop/MT e Miritituba/PA) devem ser tratados com a máxima urgência, para que seja possível o cumprimento dos prazos estipulados pelo CPPI. Justifica-se ainda a urgência na edição da presente MP, ao se considerar a necessidade de reaquecer o setor de infraestrutura e de acelerar a recuperação dos níveis de emprego, em busca da retomada do crescimento econômico e da necessidade de se superar a crise econômica em que se encontra o País e a adoção de medidas de contenção das graves taxas de desmatamento na Amazônia”.*

Ora, resta evidente que a Lei em comento não tem o condão de proteção ambiental ou mesmo de manejo sustentado do solo, mas sim o condão de garantir a “eliminação de barreiras burocráticas à livre organização

da atividade empresarial” conforme determina a Lei da PPI *em* detrimento de um meio ambiente ecologicamente equilibrado, nas palavras da Constituição Federal de 1988.

Assim, conclamamos os nobres pares para debater este investimento de infraestrutura sob a ótica de sua inserção em estratégias de desenvolvimento em bases ambientalmente e socialmente sustentáveis.

Sala da Comissão em 04 de dezembro de 2017.

Nilto Tatto

Deputado Federal PT/SP