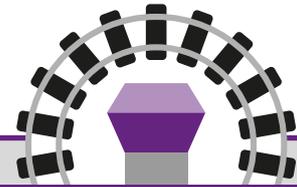


Você sabe o que é Ferrogrão?

Novembro de 2020



FICHA TÉCNICA FERROGRÃO

Trecho: De Sinop/MT a Miritituba/PA

Extensão: 933 km

Trem-tipo: 3 locomotivas e 160 vagões

Principais produtos transportados: Soja, milho, agrotóxico e combustível

Entrada em operação: 2030

Prazo de concessão: 69 anos, vedada a prorrogação

Empresa responsável pelos estudos: EDLP – Estação da Luz Participações (PMI)

Critério de Leilão: Maior valor de outorga* (mínimo de R\$ 18 milhões)

*Valor de outorga: Corresponde ao preço cobrado pelos direitos de exploração de uma determinada infraestrutura.

A **EF-170** ou **Ferrogrão** é um projeto para construção de ferrovia entre os municípios de Sinop (Mato Grosso) e Miritituba (Pará), proposto pelo governo federal. Ele integra um **complexo logístico que inclui rodovias, portos, hidrovias e ferrovias, no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) da Presidência da República.**

Mesmo considerada uma obra prioritária no setor ferroviário, ela ainda não saiu do papel e enfrenta dificuldades para a sua aprovação e financiamento.



Qual o objetivo do governo?



Ter eficiência econômica na distribuição e armazenamento de grãos, face à expansão da fronteira agrícola brasileira;



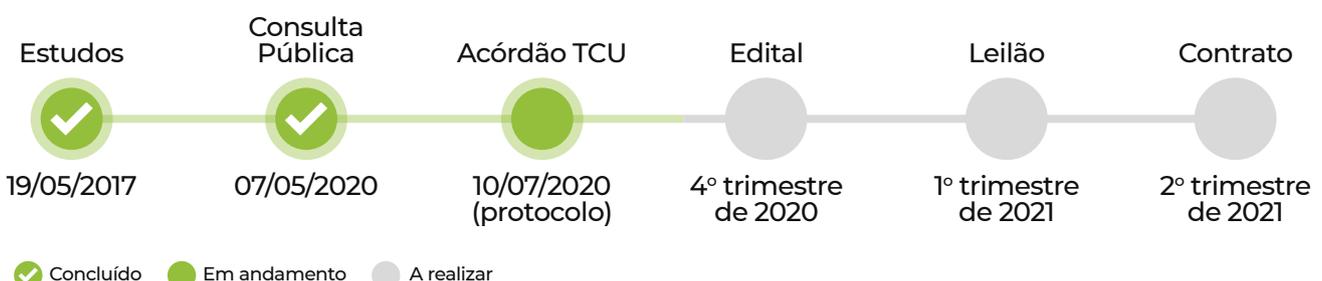
Atender a demandas por uma infraestrutura integrada de transportes de carga, sob administração da iniciativa privada.



A ferrovia do agronegócio e das traders internacionais

O projeto da ferrovia ganhou força quando as traders agrícolas ADM, Bunge, Cargill, LDC (Louis Dreyfus) e o Grupo Amaggi financiaram o projeto elaborado pela Estação da Luz Participações (EDLP).

Andamento do projeto

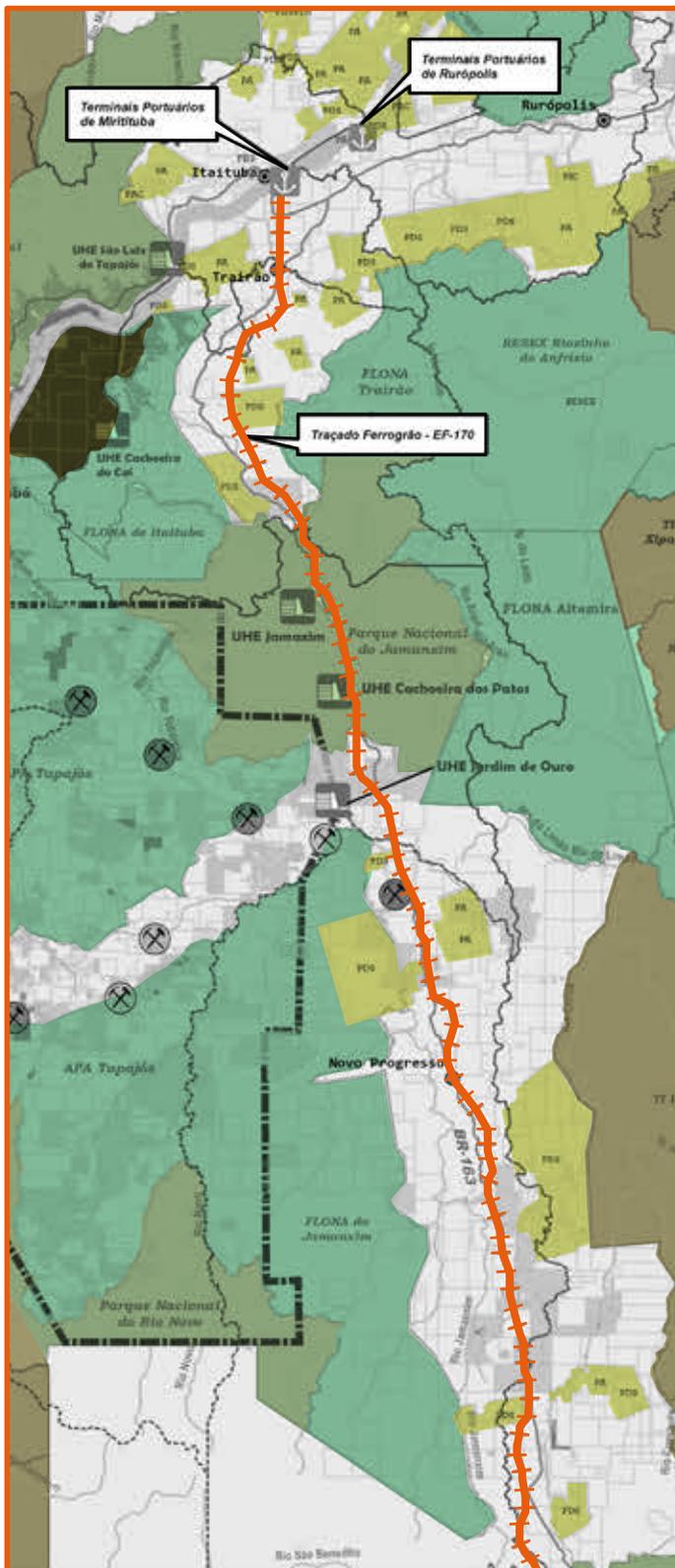


Consulta à população



As fases de estudos de viabilidade econômica e consulta pública deste projeto foram extremamente conturbadas. As audiências mudaram de data e lugar sem aviso prévio. Poucas pessoas conseguiram incidir sobre o processo. O governo se recusou a ouvir os indígenas.

No Tribunal de Contas da União, o governo pede a liberação da concessão antes de avaliados os impactos socioambientais da construção da ferrovia. Mas a postura do governo em relação aos indígenas fez com que o Ministério Público Federal e entidades da sociedade civil brasileira entrassem com uma representação no Tribunal para impedir a licitação da Ferrogrão. A ação aguarda decisão do juiz.



O traçado da ferrovia

No mapa é possível ver as Unidades de Conservação, as Terras Indígenas e os assentamentos que serão impactados negativamente pela Ferrogrão no Pará.

- UC - Proteção Integral
- UC - Uso Sustentável
- Terras Indígenas
- Terra Indígena Sawré Muybu
- Assentamentos Rurais

Parque Nacional do Jamanxim

Da maneira como foi planejada, a Ferrogrão atravessa o Parque Nacional do Jamanxim, que é uma Unidade de Conservação de proteção integral. Por isso, o governo precisou aprovar uma lei (n. 13.452/2017) a fim de excluir 862 hectares do Parque. Em oposição a esta medida, em 2016, o ICMBio considerou inviável licenciar a Ferrogrão (Ofício n. 07/2016/DIBIO/ICMBio).

A Justiça Federal de Itaituba/PA declarou liminarmente, na Ação Civil Pública (1000351-03.2020.4.01.3908), a inconstitucionalidade da lei para desafetação e obrigou a ANTT a mudar o traçado do projeto da Ferrogrão. No entanto, o traçado da Ferrogrão nunca foi alterado e continua a interceptar área desafetada. Organizações da sociedade civil e governo travam uma verdadeira batalha judicial em torno da constitucionalidade da desafetação do Parque. Essa disputa ainda não teve solução.



Impasse financeiro

O governo ainda não conseguiu apresentar um planejamento financeiro sério para a construção da Ferrogrão!

Custo da Ferrogrão é de aprox. **R\$12 bilhões**;

A iniciativa privada deve financiar até **30%** da obra;

O governo, via BNDES, deve financiar aprox. **70%** da obra;

Licenciamento Ambiental Ameaçado

Apesar de o governo querer vender a Ferrogrão como um investimento verde, as garantias oferecidas de que o empreendimento respeitará normas ambientais são cada vez mais duvidosas. **O Congresso tenta passar uma legislação menos rígida para o licenciamento ambiental, o PL 3729/04, promovendo a desburocratização e anistiando multas de empresas que já foram consideradas irregulares.** O projeto encontra-se em tramitação. Considerando que o Estado se apresentou como o principal financiador deste empreendimento, via BNDES, a insegurança em relação ao licenciamento compromete as contas públicas.



Banco Mundial

O Ministério da Infraestrutura negocia com o Banco Mundial sua participação na modelagem para a licitação da Ferrogrão. No entanto, até o momento, **a ferrovia não atende aos parâmetros de salvaguardas ambientais do banco.** Como vimos, existem manobras para desafetação de área de preservação integral e o componente indígena, por exemplo, foi completamente ignorado na fase de consultas públicas.

Será que vale a pena gastar tanto tempo e dinheiro numa obra que vai prejudicar a população e a natureza só para agradar o agronegócio e os traders internacionais?

Não! A sociedade civil brasileira já se manifestou contra a construção da Ferrogrão. Por quê?



A Ferrogrão não se integra à malha ferroviária nacional;



Existem outras alternativas logísticas para o escoamento dos grãos produzidos no Centro-Oeste;



As obras de duplicação do eixo rodoviário, via Plano BR-163 Sustentável, está na agenda de movimentos e segmentos da sociedade da região;



A Ferrogrão ameaça direitos socioambientais e territoriais.

Suspensão de Segurança

Contra a contestação social e as críticas ao procedimento de licenciamento ambiental, o governo decidiu aplicar ao projeto de construção da ferrovia um dispositivo conhecido como “suspensão de segurança”. A suspensão de segurança foi medida utilizada no período da ditadura militar do Brasil, porque ela **elimina a possibilidade recorrer de uma decisão judicial até o seu encerramento caso alguma das partes se sinta prejudicada pelo resultado**. Na Amazônia, o mecanismo tem sido utilizado para garantir a execução de grandes obras de infraestrutura e conter a mobilização social. Isso aconteceu com a UHE Belo Monte e com a Estrada de Ferro Carajás. Agora, Ferrogrão se soma a esta lista.



Fonte:
www.justificando.com/2020/10/15/ferrovia-da-soja-e-garantida-com-o-uso-de-suspensao-de-seguranca/

Quais são os impactos socioambientais da Ferrogrão?

O que o governo diz	O que acontece na prática
Não há sobreposição do traçado com Terras Indígenas ou comunidades quilombolas	Há pelo menos três etnias impactadas pela construção da ferrovia: Munduruku, Kayapó, Panará. Existe alto risco de deslocamentos de outros grupos populacionais que vivem em propriedades coletivas resultantes de projetos de assentamento rural.
As Terras Indígenas mais próximas estão a 4 km (TI Praia do Mangue) e 7 km (TI Praia do Índio), em Itaituba	Terras indígenas impactadas: Baú, Menkragnoti, Panará, Praia do Mangue, Praia do Índio*.
O traçado referencial da ferrovia não invade nenhuma unidade de conservação.	O projeto da Ferrogrão prevê a desafetação de áreas de conservação: Rio Tapajós, Altamira, Itaituba, Miritituba, Jamanxim, Nascentes da Serra do Cachimbo, Trairão, Santarenzinho, Cristalino II.*

A ONG Terra de Direitos estima que caso a ferrovia seja implementada em sua integralidade, ao menos 48 áreas protegidas, entre Unidades de Conservação e Terras Indígenas, serão impactadas.*

*Fonte: Terra de Direitos.
<https://terradedireitos.org.br/noticias/noticias/trilhos-do-descaso-para-o-oeste-do-para-violacoes-ja-aparecem-no-planejamento-da-ferrograo/23031>

SAI OU NÃO SAI? Não pode sair!

Com projeto frágil e impondo uma série de ameaças para os modos de vida de povos e comunidades tradicionais e camponesas, **a sociedade diz NÃO à Ferrogrão!** O projeto representa:



- Ameaça às contas públicas, num momento de aguda crise econômica para o país;
- Intensificação da degradação florestal;
- Violações de direitos humanos.