



DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

Versão para registro histórico

Não passível de alteração

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL			
EVENTO: Seminário	REUNIÃO Nº: 0174/18	DATA: 24/04/2018	
LOCAL: Plenário 2 das Comissões	INÍCIO: 10h03min	TÉRMINO: 12h47min	PÁGINAS: 51

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

SERGIO GUIMARÃES - Coordenador do GT Infraestrutura, conjunto de organizações da sociedade civil.
ALESSANDRA KORAP - Presidente da Associação Pariri do Povo Munduruku.
WAREAIUP YORIWE KAIABI - Presidente da Associação Terra Indígena do Xingu — ATIX.
TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Secretário de Coordenação de Projetos da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos — PPI.
ADAILTON CARDOSO DIAS - Diretor de Planejamento da Empresa de Planejamento e Logística — EPL.
LEONARDO MINARÉ BRAUNA - Assessor Técnico da Associação Brasileira dos Produtores de Soja — APROSOJA.
ANDRÉ LUÍS FERREIRA - Diretor-Presidente do Grupo de Trabalho de Infraestrutura do Instituto de Energia e Meio Ambiente — IEMA.
BIVIANY ASTRID ROJAS GARZON - Advogada do Instituto Socioambiental — ISA.

SUMÁRIO

Debate sobre o tema Ferrogrão: Dilemas e Desafios para a Sustentabilidade de uma Grande Obra de Infraestrutura na Amazônia.
Mesa 1: Planejamento estratégico e logística de transportes.

OBSERVAÇÕES

Há palavras ou expressões ininteligíveis.
Houve exibição de imagens.
Há oradores não identificados em breves intervenções.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Nilto Tatto) - Declaro aberto o presente seminário da Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável destinado a debater o tema *Ferrogrão: Dilemas e Desafios para a Sustentabilidade de uma Grande Obra de Infraestrutura na Amazônia*.

O requerimento para a realização deste evento é de minha autoria.

Comunico a todos que o evento está sendo transmitido ao vivo pela Internet e será gravado pela *TV Câmara*, para ser exibido posteriormente na grade de programação da emissora.

Convido para participar da Mesa de abertura o Sr. Sergio Guimarães, Coordenador do Grupo de Trabalho de Infraestrutura — obrigado, Sergio, por aceitar o convite —, a Sra. Alessandra Korap, Presidente da Associação Indígena Pariri do Povo Munduruku, e o Sr. Wareaiup Kaiabi, Presidente da Associação Terra Indígena do Xingu — ATIX.

Será concedida para cada convidado a palavra durante 10 minutos. Peço aos senhores que observem o tempo proposto para a exposição. Há um cronometro à esquerda do plenário para orientá-los nesse sentido. Desde já, agradeço.

Informo aos palestrantes, Parlamentares e demais presentes que esta Comissão promoverá um debate interativo nesta audiência pública por meio do portal e-Democracia, ferramenta interativa da Câmara dos Deputados.

Os servidores desta Comissão estão encarregados de moderar as perguntas dos internautas que acompanham esta audiência pública, as quais serão respondidas pelos nossos convidados e pelos Parlamentares ao final dos debates.

Informo que esta reunião está sendo gravada. Por isso, solicito aos palestrantes o obséquio de sempre utilizarem o microfone nas intervenções.

Para ter acesso à rede de Internet *wi-fi*, conecte-se à rede CD-Visitantes. Acesse a tela, faça o cadastro com nome, CPF e telefone, e receba a senha por mensagem de texto SMS. Uma vez feito o cadastro não é necessário refazê-lo. Essa senha não expira, ou seja, poderá ser utilizada sempre que o visitante estiver na Câmara, já que a inscrição é feita com o CPF.

O público presente no plenário poderá enviar por escrito perguntas à Mesa, que serão lidas a critério do Presidente. Ao final de cada Mesa, nós vamos abrir um tempo para o debate.



Informo que atrasamos um pouco o início deste evento porque, toda vez que há uma atividade com a presença dos povos indígenas, há uma dificuldade muito grande para eles poderem entrar nesta Casa. Nós atrasamos cerca de 1 hora o início deste seminário, porque não queriam deixar o índio entrar por estar de *short* ou com sua vestimenta tradicional. Quer dizer, pessoas se apropriam aqui de pequenos poderes e acham que esta Casa não deve ser mais a Casa do povo. Na verdade, essa é a conjuntura que vem vivendo o País inteiro, cada um achando que é dono do País, da verdade ou de um Poder, desrespeitando a vocação da sociedade, que é de respeito à diversidade étnico-cultural.

Sras. e Srs. Deputados, senhoras e senhores convidados e demais presentes, sejam bem-vindos ao seminário *Ferrogrão: Dilemas e Desafios para a Sustentabilidade de uma Grande Obra de Infraestrutura na Amazônia*.

Temos o intuito de contribuir para as discussões sobre a construção da ferrovia EF-170, a Ferrogrão, empreendimento incluído pelo Governo Federal no Programa de Parcerias de Investimentos — PPI.

Agradecemos a todos a presença neste seminário que, como em todas as ações desta Comissão, promovemos motivados pela necessidade de debater as estratégias de desenvolvimento do País e suas conexões com o meio ambiente e o desenvolvimento sustentável.

Senhoras e senhores, as deficiências da infraestrutura brasileira é um problema antigo e não conta com soluções fáceis e simples. A falta de meios para o escoamento da produção causa todos os anos significativa perda para o desenvolvimento econômico nacional. No entanto, as propostas para solucionar o problema são necessariamente de grande complexidade. Daí a importância de que seja debatido com profundidade o objetivo que perseguimos com a realização deste seminário. Este é o espaço e o momento oportuno para realizar um diálogo entre o Parlamento, os representantes do Governo e a sociedade civil quanto a esse grande empreendimento. Nesta Comissão, estamos sempre empenhados em buscar base social e ambientalmente sustentável para o desenvolvimento do País.

A Ferrogrão responde a uma importante demanda de atenção ao Arco Norte, com vistas especialmente a facilitar a logística de exportação da produção nacional, tornando-a mais racional e competitiva. Porém, é igualmente importante analisar o



impacto que uma ferrovia com cerca de mil quilômetros de extensão terá sobre o meio ambiente e as populações afetadas. Há dilemas e desafios que são imperativos considerar.

É, portanto, com grande regozijo que recebemos participantes deste seminário, os quais ajudarão na construção coletiva de conhecimento sobre a Ferrogrão. Esperamos que este evento sirva para amplificar, em todos os âmbitos, a compreensão dos potenciais e dos impactos desse empreendimento.

Já de início, quero agradecer ao Brent, que trouxe a iniciativa para a Comissão de Meio Ambiente, ainda no período em que eu estava na Presidência, de realização deste evento. De certa forma, enriquece a Comissão de Meio Ambiente trazer um debate dessa magnitude.

Estão assistindo a este seminário, além das lideranças indígenas, ambientalistas e outros interessados, como os alunos da Escola Granja Viana, de Cotia, São Paulo. Obrigado pela visita a esta Casa.

Passo a palavra ao Sr. Sergio Guimarães, Coordenador do Grupo de Trabalho de Infraestrutura.

O SR. SERGIO GUIMARÃES - Sr. Deputado Nilto Tatto, representantes desta Casa, todos os presentes, inicialmente quero agradecer a realização desta audiência pública, deste seminário, em que se discute um projeto que pode ter importantes consequências estruturantes na região da Amazônia, notadamente no norte de Mato Grosso e sudoeste do Pará. Trata-se da Ferrogrão. Busca-se discutir esse projeto de forma ampla, sobretudo com a participação dos seus principais interessados, que são os povos indígenas da região.

Às vezes, Deputado, não nos damos conta da importância de algumas iniciativas que possam ser determinantes para o futuro da região, para o futuro dos povos. Esta discussão, portanto, é fundamental.

Eu quero agradecer principalmente aos povos indígenas presentes, que vieram de longe, a todos os palestrantes, a todos os participantes deste evento.

Agradeço a todas as organizações do GT Infraestrutura, que é um conjunto de organizações da sociedade que vem discutindo a infraestrutura no Brasil, notadamente na Amazônia.



Quero ressaltar e agradecer a iniciativa, pelo GT Infraestrutura, do Brent, que liderou esse contato com o Congresso e puxou esta audiência pública.

O diálogo entre a sociedade, o Governo e o Parlamento é fundamental para que possamos construir efetivamente projetos que visem não só à sustentabilidade econômica, mas também à sustentabilidade social, cultural e ambiental.

Nós vamos discutir aqui hoje com vários palestrantes esse projeto. Será um debate aberto. É fundamental que esse processo aconteça e que, a partir daqui, se estabeleça um processo de diálogo, como já aconteceu em outros projetos na Amazônia, como o relativo à BR-163. No início dos anos 2000, foi estabelecido o BR-163 Sustentável. Houve, nesse caso, um grande pacto entre Governo e populações da região, que definiu uma série de condicionantes para a execução e a pavimentação da BR-163. Algumas delas foram implementadas, outras, abandonadas. A consequência que se viu desse abandono foi um brutal aumento de desmatamento na região, com consequências sociais graves.

O que nós queremos resgatar aqui, em relação a esse projeto da Ferrogrão, é que os estudos sejam desenvolvidos paralelamente, depois de consultas públicas aos povos indígenas, cumprindo-se todos protocolos de consulta, em um diálogo franco, aberto. Espera-se que esses estudos possam nortear e definir a decisão de implementação ou não do projeto. Não se quer que as coisas sejam dadas como fato consumado, com prazos de consulta inexecutáveis. Deseja-se que essas consultas sejam feitas e que os interesses de toda a população da região, principalmente os dos povos indígenas, sejam contemplados.

Nesse sentido, Deputado, demais presentes, o GT Infraestrutura, as organizações do GT Infraestrutura aqui presentes estão ligados e disponíveis para continuar trabalhando na construção de um processo de planejamento que contemple efetivamente todas essas dimensões. Nossa expectativa é de que o projeto que saia como resultado desse processo garanta a continuidade de um efetivo progresso social e econômico da região, com sustentabilidade ambiental e cultural. É essa a nossa perspectiva. Nós estamos aqui para poder dar continuidade a isso e estar presentes durante todo esse processo.

Eu desejo que todos tenhamos um bom seminário, um seminário produtivo. Espero que possamos sair daqui com uma agenda de trabalho, com um passo a



passo, a fim de que possamos caminhar nessa direção de que estamos falando, de um projeto e de um progresso que possa ter sustentabilidade na região.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nilto Tatto) - Obrigado, Sergio.

Passo a palavra a Alessandra Korap, da Associação Pariri do Povo Munduruku.

A SRA. ALESSANDRA KORAP - *(Ininteligível)* Os parentes estão lá atrás. Hoje eles estão no Ministério da Justiça, pedindo a demarcação do nosso território Sawré Muybu, onde vai passar quase perto a ferrovia, a Ferrogrão.

É lamentável. Quando vim de ônibus, eu vi tanta plantação de soja. Eu não vi vida ali no meio, eu vi morte. É triste, porque saí de casa, onde tenho bastante rio, em abundância, o Rio Tapajós, o Rio Jamanxim, tantos animais, tantas frutas, tantas árvores, e vi aquilo na viagem.

O que é soja para nós? Cada vez avança mais no nosso território, na Amazônia. Não é só a Ferrogrão que está chegando ao nosso lado. Hidrelétricas, 43 usinas hidrelétricas, cem PCHs, duas ferrovias — a Ferrogrão e a Ferrovia do Pará —, mineração, portos de soja estão cada vez mais acabando com o nosso Rio Tapajós.

É lamentável, vocês estão indo para o nosso território sem nos consultar. Nós chegamos aqui, e nem sempre a porta está aberta para nós. Existe barreira, como aconteceu hoje. E lá vocês querem invadir, sem pedir permissão, sem fazer consulta.

O povo Munduruku tem um protocolo de consulta. Isso deve ser respeitado, porque para nós é lei. Nenhum Governo quer nos respeitar, nem com a Constituição nem com a Convenção 169. Então, nós mesmos fizemos as nossas próprias leis para que sirvam para os homens brancos.

Até acontecer a audiência em Itaituba, em dezembro, nós fomos lá e cancelamos. Por que nós cancelamos? Porque não tivemos consulta. Isso é falta de respeito com o nosso povo. Eu vejo tantos outros povos sendo massacrados, sendo invadidos pelo agronegócio, e sempre nós falamos: *“Nós temos o nosso modo de vida, que é o nosso Rio Tapajós, que é o nosso Rio Jamanxim”*. O nosso rio está



doente, mas não somos que estamos contaminando o rio. É o homem branco que está entrando lá e acabando com o nosso rio.

Eu estou há 3 dias em Brasília. Nós estamos sofrendo com falta de água. Será que é isso que nós queremos para o nosso povo, para a nossa região, para a Amazônia?

Eu não quero que os meus filhos sofram de sede. Nós temos o rio, em abundância, nós temos água, nascente, igarapés, temos vida! Isso precisa ser respeitado. Nós não somos animais ali, não! Nós somos seres humanos como qualquer um de vocês. Nós temos um pensamento diferente porque precisamos. Nós nos conectamos com a floresta. Ela nos diz: *“Preciso de vocês porque só vocês podem lutar para defender os animais”*.

Eu vi vários hectares, eram apenas de um ou dois donos. Nós queremos a demarcação, mas não é só para um ou dois, não. Nós somos quase 14 mil mundurucus. Nós precisamos de vida, precisamos do rio, precisamos da floresta. No Brasil existem mais de 300 povos, mais de 200 línguas diferentes. Quem não nos conhece acha que somos apenas do livro. Nós não somos do livro, não. Nós estamos aqui. A nossa pintura, a nossa roupa, tudo vem da floresta.

Em São Paulo, no Rio de Janeiro ou em Brasília, fica preso, não sabe caminhar descalço, pisar na terra molhada, pisar na terra seca, entrar num rio e tomar banho com as crianças.

O que é a Ferrogrão? Vamos ver que impacto vai trazer para nós. Dezenove povos vão ser impactados. E o que queremos como contribuição? Nada! Apenas queremos o rio e a floresta, porque o que o homem dá um dia acaba, e o que Deus dá vai ser para sempre.

Na BR-163, vários caminhões ficam atolados. A Ferrogrão vai passar com a soja. Está certo, vai passar, mas nunca vai olhar para o povo que está lá sofrendo. Vão ser gastos 14 bilhões com a Ferrogrão, que precisavam ser investidos na educação, na saúde, na infraestrutura e na demarcação para os povos indígenas. Os povos indígenas não estão invadindo a casa de ninguém. Eles saíram das suas casas para vir até aqui porque as suas casas estão sendo ameaçadas. Eu deixei o meu filho e todo o meu povo lá e vim aqui porque a minha casa está sendo ameaçada, o nosso rio está sendo ameaçado. Eu não vim aqui dizer: *“Doutor, nós*



precisamos de saúde". Nós precisamos de saúde sim, mas nós precisamos também do rio, da nossa casa de pé, da nossa floresta de pé.

Eu sei que vocês têm filhos e querem o melhor para eles. Nós também queremos o melhor para os nossos filhos, que são a continuação. Queremos que eles sejam respeitados como todo mundo. Vocês querem ser respeitados. Nós precisamos ser consultados. O protocolo de consulta está aqui. Fizemos uma carta que precisamos protocolar e dizer que nós estávamos aqui também.

Que o Brasil não coloque estrangeiro para invadir o nosso território, não! Os chineses estão acabando com os povos indígenas também. Os chineses estão querendo investir aqui, mas eles têm que saber que nós estamos aqui para dizer basta! Basta de morte do nosso povo! Basta de destruição do nosso território, do nosso rio! Eles estão acabando com o nosso território! Toda a soja e a carne que eles estão levando têm o sangue do indígena.

Quando vocês estão falando no plenário, Sr. Nilto Tatto, vocês falam bonito. Eu vim dizer que o meu povo está lá. Nós não vamos deixar que a Ferrogrão aconteça, porque lá temos uma vida. Nós temos mapa para mostrar que lá também existe vida, que lá vive um povo. O povo Munduruku é resistente e vai resistir. Sempre lutou e sempre vai lutar.

Aqui existe vida. (*Mostra mapa.*) Se vocês não sabem, cada um tem um nome aqui. Aqui existem peixes. Aqui existem as árvores. Aqui existe lugar sagrado. É preciso respeitar, esse povo que não tem vida, só tem morte, precisa respeitar, precisa respeitar o protocolo do povo Munduruku. Isso é uma vida, gente. Se nós estamos brigando pelo território, que invistam na demarcação para o nosso povo, a demarcação do nosso território Sawré Muybu. Não é fácil: os caciques, nós mulheres acordamos, e todo dia há notícia de genocídio do nosso povo.

Acho que a FUNAI nem mais é dos povos indígenas. A FUNAI já passou a ser dos ruralistas. É preciso rever essa situação. Está havendo genocídio do nosso povo indígena, dos povos indígenas.

Sawé! (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nilto Tatto) - Obrigado, Alessandra.

Quero anunciar a presença do Deputado Adilton Sachetti.

Obrigado, Deputado.



Também anuncio que estão presentes representantes dos povos caiapó, ikpeng, kisêdjê, kayabi, awará, yudja, yawalapiti, munduruku e panará, do Instituto Socioambiental — ISA, do Instituto de Energia e Meio Ambiente — IEMA, do Instituto Centro de Vida, da TNC, do WWF e da International Rivers.

Vão me passando os nomes das instituições que não foram mencionadas, para que depois eu possa anunciá-las.

Tem a palavra Wareaiup Kaiabi, Presidente da Associação Terra Indígena do Xingu — ATIX.

O SR. WAREAIUP YORIWE KAIABI - Bom dia. Quero cumprimentar a Mesa e o público.

Quero fazer uma apresentação de eslaides, para começar.

Vou apresentar como a cacica tem colocado a sua preocupação sobre os impactos do projeto da Ferrogrão não só exatamente no Xingu, mas também no corredor do Xingu e em várias terras indígenas.

Nós temos preocupação. Há 15 anos, tínhamos bastante floresta, do Xingu até a primeira cidade. Às vezes, levávamos 1 dia, 2 dias para chegar até a cidade, embaixo de mato. Hoje, não, a primeira coisa que se vê agora é a soja, o milho. Essa é a preocupação que nós temos.

(Segue-se exibição de imagens.)

Eu quero falar um pouco sobre o tema *Ferrogrão: pactos necessários para a verdadeira viabilidade da obra*.

Aumento da produção. Temos visto isso bastante. Temos bastante preocupação com os filhos, netos.

Segundo estudo da EDLP, a Ferrogrão levará a um aumento de 56% na produção de soja, 65% na produção de farelo de soja e 99% na produção de milho em Mato Grosso.

Então, vemos o que está passando. Temos olhares bastante diferentes dos olhares dos homens brancos.

Quantos hectares de florestas serão derrubados? Quais serão os impactos na vida dos povos xinguanos?



Poucas coisas estão entrando no Xingu, e 14 etnias habitam hoje o Xingu. Temos essa preocupação. Temos visto esses impactos, e hoje temos que procurar os interessados.

Aumento das estradas e rodovias. A construção da Ferrogrão irá estimular a abertura de estradas e a pavimentação de rodovias, como a BR-242, a MT-322, a MT-130, além de inúmeras estradas vicinais que serão necessárias para escoar a produção das fazendas até Sinop e Matupá.

Hoje nós xinguanos sofremos a maior pressão em relação à BR-242. Não sei se a Presidenta Suely está presente, mas, na última vez que tivemos reunião com ela, a partir do momento em que chegamos lá, recebemos áudios do Caçula, dizendo que o IBAMA tinha liberado, que a SEMA tinha liberado. Quando fomos perguntar se isso realmente estava acontecendo, soubemos que era tudo mentira, enganação. Principalmente às lideranças caciques chegam essas mentiras, que acabam dando um choque nas comunidades, que acham que isso é verdade. Mas eu acho que o medo é pelo impacto que está chegando. Então, temos essas preocupações.

Quais serão os impactos na vida dos povos indígenas? Esse é o nosso mapa atual. É triste ver isso. Muitas vezes achamos que o dinheiro fala mais alto, mas eu tenho certeza de que a saúde vem em primeiro lugar. É triste tudo isso que está acontecendo, principalmente nos rios. Hoje vemos esse pedacinho de terra. Um pedacinho de “ilha” está lá. É isso o que temos para mostrar.

Será possível um pacto? Municípios, o Estado de Mato Grosso, o Governo Federal e empresários do agronegócio devem firmar um acordo antes da licitação da Ferrogrão, buscando desmatamento zero nas cabeceiras do Rio Xingu e recuperação de 100% dos passivos ambientais nas cabeceiras do Rio Xingu.

Hoje, temos campanhas tentando resolver esses problemas, mas eu tenho certeza de que o que fala mais alto é a soja. Nós não vamos deixar de brigar e lutar pelo que está acontecendo.

Será possível o diálogo? Outros impactos devem ser debatidos, como o aumento do uso de agrotóxicos. Muitas vezes vemos peixes contaminados, animais contaminados. Eu tenho certeza de que não são os caminhões que passam próximos à reserva indígena que matam animais. O problema é que eles estão



contaminados e acabam matando. Também devem ser debatidos o preconceito aos indígenas e outros impactos.

Os povos do território indígena do Xingu devem ser consultados antes da licitação da Ferrogrão. Hoje, como o cacique falou, há 14 povos que habitam o território indígena do Xingu, que lutam e têm essa união. Nós temos protocolo de consulta para que os interessados nas ferrovias, não só na Ferrogrão, cheguem até às lideranças das comunidades para fazer consulta. Estamos preparados para isso.

Essa foi a minha apresentação.

Fico muito grato.

Obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nilto Tatto) - Obrigado, Ware.

Vamos desfazer esta Mesa de abertura.

Obrigado, Alessandra.

Obrigado, Sergio.

Obrigado, Ware.

Convido para compor esta Mesa, que debaterá o tema *Planejamento estratégico e logística de transportes*, os seguintes expositores, a quem agradeço a participação: Tarcísio Gomes de Freitas, Secretário de Coordenação de Projetos da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos; Adailton Cardoso Dias, Diretor de Planejamento da Empresa de Planejamento e Logística; Leonardo Minaré Braúna, assistente técnico da Associação Brasileira dos Produtores de Soja — APROSOJA Brasil; André Luis Ferreira, Diretor-Presidente do Instituto de Energia e Meio Ambiente — IEMA.

Anuncio e agradeço a presença do Deputado Jony Marcos, do PRB de Sergipe, e do Deputado Arnaldo Jordy, do PPS do Pará.

Anuncio também e agradeço a presença do Presidente da Associação das Comunidades Montanha e Mangabal, Cacique-Geral Beporoti, liderança caiapó; do Presidente do SINDICAM de Sorriso, Mato Grosso, Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens de Sorriso e Região, Vilson Rodrigues; e da representante do Instituto Ambiental Augusto Leverger, de Cuiabá.



Passo a palavra a Tarcísio Gomes de Freitas, Secretário de Coordenação de Projetos da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos, que disporá de 10 minutos.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Bom dia a todos.

Gostaria de iniciar cumprimentando o Deputado Nilto Tatto pela brilhante iniciativa de discutir um tema tão importante, que é a logística e a repercussão que isso tem no meio ambiente.

Eu agradeço, em nome do Secretário-Geral, Joaquim Oliveira, e do Secretário Especial do Programa de Parcerias de Investimentos, Adalberto Vasconcelos, a oportunidade e o convite para estar aqui hoje.

Digo, já respondendo algumas questões que foram colocadas durante a primeira Mesa, que a nossa presença aqui significa que estamos completamente abertos ao diálogo. Não nos interessa prover infraestrutura passando por cima dos direitos de quem quer que seja ou passando por cima do meio ambiente. Pelo contrário, o nosso objetivo é prover infraestrutura da forma mais sustentável possível.

Destaco, pela primeira vez, que foi feito um esforço muito grande de planejamento de transportes. Foi lançado recentemente pela Empresa de Planejamento e Logística, que está vinculada hoje à Secretaria-Geral, o Plano Nacional de Logística.

Esse plano nacional de logística tem uma abordagem microeconômica, parte da verificação de todas as demandas de todas as áreas produtoras, de todo movimento que ocorre na economia brasileira. Por meio de modelos econométricos, percebemos como essa demanda vai evoluir ao longo do tempo e confrontamos essa demanda com a nossa oferta de infraestrutura.

O que nós percebemos é a existência de vários gargalos de infraestrutura. Isso não é novidade para ninguém. O Brasil está muito mal posicionado no *ranking* de infraestrutura em relação aos outros países do mundo e em relação aos seus pares do BRICS. Isso nos faz perder competitividade. Deixamos alguns bilhões de reais na mesa todos os anos. No Brasil acontece o absurdo, por exemplo, de o frete ferroviário ser tão caro ou até mais caro do que o frete rodoviário. Então, existem problemas que têm de ser resolvidos e que só serão resolvidos por meio do estoque



de infraestrutura. Temos que aumentar a oferta de infraestrutura. Para isso, precisamos de investimento.

Um desafio da economia brasileira é o aumento de produtividade. Uma das formas de aumentar a produtividade é o investimento em infraestrutura. Esse investimento talvez seja uma das maneiras de se alcançar aumento de produtividade de modo mais rápido ou imediato. O investimento em infraestrutura, num cenário de inexistência de recursos fiscais, vai se dar por meio da parceria com os investidores privados.

Nós temos o Plano Nacional de Logística, desenvolvido pela Empresa de Planejamento e Logística — EPL. Ele dá uma série de balizas, dá uma série de indicativos de quais seriam as infraestruturas necessárias para serem construídas, para serem levadas a termo, a fim de aumentar a competitividade dos nossos produtos nos mercados internacionais.

É bom lembrar que *commodities*, por exemplo, são precificadas em mercado internacional, na Bolsa de Chicago. Nós temos um preço definido em bolsa para a tonelada de soja. Fica na ordem de 400 dólares a tonelada. Nós temos um preço fixo para a tonelada de milho. Fica na ordem de 200 dólares a tonelada. No final das contas, estamos gastando 130 a 140 dólares para chegar ao mercado consumidor. Isso tira a margem do produtor e diminui muito a nossa competitividade e a nossa produtividade.

Se nós não investirmos em logística, vamos implodir o agronegócio, por uma razão simples: vamos perder a guerra para a biotecnologia. Hoje está se plantando onde não se plantava antes. Determinada fábrica americana de equipamentos vendia, por exemplo, 1 bilhão e meio de dólares em equipamentos para toda a América do Sul e vendia menos do que isso ao Leste Europeu. Hoje ela vende 5 bilhões de dólares ao Leste Europeu. Isso significa que a geografia da produção está mudando. A biotecnologia está fazendo com que se plante onde não se plantava antes. Se nós não investirmos em logística, se nós não provermos logística, o nosso agronegócio vai implodir. Nós vamos então perder uma grande fonte de riqueza que temos e é responsável por uma parcela expressiva do PIB nos dias de hoje.



Nesse sentido, foi projetada a FERROGRÃO, que liga Sinop a Miritituba. A Ferrogrão vai ser a segunda revolução do agronegócio. A primeira foi a tecnologia que nos permitiu alcançar produtividades maiores do que, por exemplo, a dos americanos. Hoje se chega a produzir 75 sacas por hectare em Mato Grosso. O americano está produzindo 50 a 55 sacas. Isso é algo extraordinário. Mas a revolução da logística pode proporcionar um ganho expressivo em termos de margem e isso nos tornar muito competitivos, pode alavancar, por exemplo, a produção de milho.

É possível fazer a Ferrogrão conciliando o empreendimento, conciliando o investimento com os interesses dos povos indígenas, das populações vulneráveis, com a preservação do meio ambiente. Existem exemplos, no Brasil e no mundo, de obras que têm essa pegada sustentável. E não é o objetivo, de forma nenhuma, fazer algo que não seja efetivo.

Nós temos que aprender com o que a história nos ensina. E aí eu vou lembrar o processo de licenciamento da BR-163 no Pará, que, no final das contas, foi um processo muito lento, muito demorado, muito caro e muito pouco efetivo. Se andarmos na BR-163 no Pará, vamos ver uma série de problemas que podemos evitar no caso da Ferrogrão.

Nós estamos completamente abertos para ouvir as comunidades, para receber as demandas e para fazer o empreendimento da forma mais sustentável possível. Há recursos no fluxo de caixa da Ferrogrão, recursos projetados, já na largada, para compensações ambientais — recursos expressivos.

Nós estamos completamente dispostos a ouvir as comunidades, a grande questão é quando. Houve uma interpelação do Ministério Público, quando foi aberta a audiência pública da Ferrogrão, no sentido de que só deveríamos abrir a audiência depois de ouvir todas as comunidades vulneráveis, etc., pelo fato de sermos signatários da Convenção nº 169 da OIT.

O problema todo é o seguinte: a Ferrogrão não é uma realidade ainda — e nós não sabemos se o será — e toda vez que formos à comunidade dizer que vamos fazer isso e que vamos fazer aquilo, nós vamos gerar expectativas. Não é interessante gerar essas expectativas sem ao menos saber se a obra vai sair, porque o que estamos tentando fazer na Ferrogrão ninguém no mundo faz. Ninguém



faz ferrovia *greenfield* no mundo, ninguém faz investimento de ferrovia do zero. O modelo no mundo é: o governo faz a ferrovia e licita a operação, e o privado a opera.

A questão é muito simples. Quem é o investidor que está disposto a botar 13 ou 14 bilhões de reais para pegar um empreendimento que vai levar 2 ou 3 anos para ser licenciado, que depois vai levar mais 6 ou 7 anos para ser construído e que vai começar a gerar receita depois de 10 ou 11 anos? Quem é que está disposto a investir 13 bilhões para começar a ter receita — a ferrovia não começa a ter receita no seu pico, ela tem um período *jump up* — depois de tanto tempo? Então, conseguir empreendedores para essa ferrovia é um desafio, a probabilidade de ter uma licitação que eventualmente não dê certo é grande.

Portanto, temos que ouvir as comunidades, mas temos que ter a clareza de que nós vamos ter o empreendimento. Todas as medidas, tudo o que é necessário para atender às demandas que virão, do ponto de vista social e ambiental, estão sendo pensadas. Há um recurso reservado expressivo no CAPEX da ferrovia — isso está no fluxo de caixa do empreendimento. Existem medidas de proteção ao risco para o empreendedor, a fim de que não percamos o controle disso e isso destrua a taxa interna de retorno, o que torna mais difícil ainda a atração de investimento. Isso vai estar na minuta do contrato. Isso vai estar na minuta do contrato. A partir do estouro daquele teto para as medidas compensatórias, a União assume as medidas compensatórias, de maneira que não deixemos de prover, não deixemos de fazer a obra o mais sustentável possível do ponto de vista ambiental.

O grande desafio é criar um ambiente favorável à licitação, é fazer com que ela ocorra, porque existe realmente a probabilidade de ela, simplesmente, dar deserta, e não termos empreendedores para a Ferrogrão.

Então, quero só reafirmar a disposição da Secretaria Especial do PPI, a disposição daqueles que estão levando esses projetos à frente de conversar, de ouvir, de procurar atender os pleitos da comunidade, de procurar ter sensibilidade e enxergar aquilo que é necessário. Com certeza, essas questões serão discutidas no processo de licenciamento ambiental, se houver licenciamento ambiental, se houver ferrovia. Nós estamos trabalhando para que haja, mas é um desafio muito grande.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nilto Tatto) - Obrigado, Tarcísio.



Passo agora a palavra ao Sr. Adailton Cardoso Dias, Diretor de Planejamento da EPL — Empresa de Planejamento e Logística.

Estou vendo que há pessoas em pé lá atrás. A partir da segunda fileira, podem tomar assento, basta deixar a primeira fileira reservada aos Parlamentares.

O SR. ADAILTON CARDOSO DIAS - Bom dia a todos. Bom dia, Deputado Nilto Tatto. Obrigado pelo convite e parabéns pela iniciativa.

Como foi dito anteriormente pelo Secretário Tarcísio, o projeto da Ferrogrão, por si só, já é um grande desafio: o desafio de conseguir parceiros privados; o desafio de fazer essa construção dentro de um prazo razoável, para que ela possa entrar em operação; e o desafio — o principal, a minha avaliação — de compatibilizar a obra com as demandas socioambientais. E, dentro dessas questões socioambientais, há as questões que estão sendo discutidas aqui hoje, que, na minha opinião, são altamente relevantes.

Precisamos voltar um pouquinho na história e verificar quais foram as iniciativas, as decisões que foram tomadas num passado recente, principalmente tendo como referência a BR-163, rodovia que ocupa primordialmente o mesmo espaço físico que a Ferrogrão, ou suas imediações; precisamos verificar quais foram as decisões tomadas, quais foram os resultados práticos e se os objetivos definidos anteriormente foram efetivamente alcançados.

É importante reforçar o que foi colocado pelo Dr. Tarcísio: hoje, a Ferrogrão é apenas um projeto. Sabemos que, em função da sua magnitude, o impacto será significativo, caso ela seja concretizada. Daí a importância de, num primeiro momento, conseguimos ter os parceiros privados para dar prosseguimento ao projeto. A partir do momento em que tivermos os parceiros privados, iniciaremos, sim, todo o estudo necessário, todo o diálogo necessário, para que se obtenham as licenças de acordo com as orientações e as determinações legais dos órgãos ambientais, necessariamente ouvindo todos os povos indígenas e ouvindo também toda a sociedade que será impactada pelo empreendimento.

Nesse sentido, senhores, eu vejo que o Governo brasileiro, não só o Ministério dos Transportes, a Secretaria do PPI e a própria EPL, que tem preocupação muito grande em ver o Brasil de maneira mais ampla em relação à



questão da logística e, por conta disso, lançou recentemente o Plano Nacional de Logística, leva em consideração toda a questão da logística.

Entendemos que o volume de produção de grãos na Região Centro-Oeste seguindo para a Região Norte tende a crescer. E nós avaliamos dois cenários: um em que se utiliza somente a BR-163 para fazer o escoamento dessa produção, e outro em que se utiliza outra infraestrutura, que, na nossa avaliação técnica, causa menos impacto ambiental do que a rodovia, principalmente se levarmos em consideração a questão da emissão de poluentes. Assim, verificamos que o mais adequado ambientalmente é o uso da ferrovia Ferrogrão, e por isso o indicamos.

É lógico que, em função do porte e da magnitude do empreendimento, este evento que estamos realizando hoje pode trazer bons frutos para desenharmos uma política de estudos socioambientais que atenda às demandas dos povos e das pessoas que serão atingidas pelo empreendimento.

Portanto, na minha avaliação, vale a pena o Governo Federal colocar esforços para que se concretize a Ferrogrão. Porém, estamos numa fase muito preliminar e podemos, antes mesmo de conseguir um parceiro privado para iniciar as obras e a operação da ferrovia, estabelecer critérios antes da licitação. Como foi colocado pelo Secretário, recursos para compensação ambiental estão previstos no projeto, e a fase de licenciamento antecede qualquer fase de implementação da obra do empreendimento, até que ele seja concluído.

Então, vejo como oportunidade levantarmos nesta discussão os encaminhamentos, os pontos que deverão ser discutidos, e, a partir daí, traçarmos, em conjunto com os senhores, um plano de ação, uma série de encaminhamentos que poderemos discutir no âmbito do estudo quando efetivamente tivermos a licitação e um parceiro privado disposto a construir a Ferrogrão.

Essas são as minhas considerações.

Agradeço mais uma vez o convite.

Estamos à disposição para responder a qualquer questionamento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nilto Tatto) - Obrigado, Adailton.

Passo agora a palavra ao Leonardo Minaré Brauna, assessor técnico da Associação Brasileira dos Produtores de Soja — APROSOJA.

O SR. LEONARDO MINARÉ BRAUNA - Bom dia, Deputado.



Obrigado pelo convite. Agradeço à Mesa.

Na minha apresentação, abordarei os dilemas e os desafios para a sustentabilidade de uma grande obra de infraestrutura na Amazônia.

A Associação Brasileira dos Produtores de Soja representa hoje 16 Estados produtores de soja, de norte a sul, correspondendo a 98% dos produtores brasileiros.

Sobre o que falaremos? Falaremos sobre os efeitos diretos da agricultura no emprego, na renda e no consumo na região e sobre os seus efeitos indiretos — ou induzidos — na sociedade.

(Segue-se exibição de imagens.)

O que é a soja? É um produto de relevância para o mundo, na revolução alimentar e na melhoria da renda. Tem diversos usos na alimentação e também na indústria, como para produção de fibras, maquiagem, tintas para impressora, biodiesel — tudo isso a cadeia da soja movimenta.

Atualmente nós exportamos quase 60% da soja brasileira. Os outros 40% que ficam são processados para farelo e óleo, sendo que o farelo ainda entra na pauta de exportação em quase 50%.

O que a soja gerou para a economia no Brasil? No ano de 2016, já consolidado pelo MDIC, a soja participou com 14% de todos os produtos exportados pelo Brasil e gerou 25 bilhões de dólares.

No PIB do agronegócio, em porcentagem, a participação da agropecuária foi, em média, de 20%. Este ano já está chegando a 23%.

E para o futuro? Acredita-se que, para os próximos 7 a 10 anos, serão necessárias 60 milhões de toneladas a mais de soja. A produção atual está em 339 milhões de toneladas e se espera chegar a 401 milhões de toneladas nos próximos anos. Desses 60 milhões de toneladas que o mundo precisa para os próximos anos, os países em desenvolvimento, principalmente o Brasil, podem suprir 50 milhões.

Como vamos conseguir esse acréscimo na produção? Hoje nós temos 33 milhões de hectares para soja — quase 34 milhões de hectares —, cuja produção é de 114 milhões de toneladas. Podemos chegar a 146 milhões de toneladas, subindo em média, a cada 6 ou 7 anos, 30%. Assim, chegaremos às 60 milhões de



toneladas em pouco mais de 10 anos. E esse avanço não é sobre área desmatada, sobre a qual eu vou falar mais à frente.

Esse é o avanço projetado para Mato Grosso, o Estado que mais vai usar a Ferrogrão. Hoje produzimos 30 milhões de toneladas de soja. Podemos chegar a 46 milhões de toneladas em 7 ou 8 anos. De milho, atualmente produzimos 30 milhões de toneladas e iremos a 38 milhões de toneladas. Não é dobro, como alguém disse.

Quais os benefícios socioambientais da soja? Segundo dados da EMBRAPA, quase 67% do território brasileiro está preservado e parte disso está na mão dos produtores, em forma de reservas legais. Hoje, os 30 milhões de hectares que produzem soja só ocupam 3,5% do território nacional. A cultura está avançando sobre áreas de pastagens em algum estágio de degradação. Não se trata de avanços sobre florestas, nada disso. Isso foi observado no monitoramento da moratória da soja em 2013, feito pelo Greenpeace e pela ABIOVE.

A área desmatada do Bioma Amazônico, até aquela ocasião, foi menos de 1% sobre áreas de florestas. O avanço ocorreu sobre áreas de pastagem em algum estágio de degradação. Atualmente, a soja ocupa menos de 10% do Bioma Cerrado. Ela não avança sobre as áreas de Cerrado. Ela avança sobre as áreas já utilizadas.

E isso foi observado pela ex-Ministra Izabella Teixeira, que, ao apresentar os dados do CAR, disse o seguinte:

A vilanização dos produtores terá que ser revista, em função dos números que estão sendo apresentados (...). Os agricultores, além de produzir, preservam vegetação nativa (...). Isso terá que ser reconhecido.

Atualmente, as reservas legais que estão nas mãos dos produtores correspondem a 22 milhões de hectares, que é um quarto do Sistema Nacional de Unidades de Conservação no Brasil, e o CAR mostra que onde há produção de soja é onde há maior concentração de registros no Cadastro Ambiental Rural.

Esse eslaide mostra os efeitos do agronegócio. Nós temos efeitos diretos, indiretos e induzidos.

Os efeitos diretos se dão com a entrada do produtor na área, com o aumento de investimento na produção. Essa é uma cultura que requer muita tecnologia, então, o investimento na área é maior.



Os efeitos indiretos se dão com os investimentos nos setores ligados ao agronegócio, como a chegada na região de revendas de maquinário.

Por fim, os efeitos induzidos se dão com a economia gerada na região, nos Municípios, nas localidades: aumentam o comércio, os serviços, o mercado e, com isso, o desenvolvimento econômico da região.

No Brasil, hoje, há 2 mil Municípios em que a cultura da soja é a principal atividade econômica. Observa-se, pelos dados do PNUD, que, em 1991, quase 80% desses Municípios possuíam IDH com índices muito baixos, mas, após 20 anos com a lavoura da soja nessas áreas, 57% desses mesmos Municípios estão com índices muito altos e quase 40% deles estão com o IDH em ascensão. Aqui temos o exemplo de Sinop: é possível ver como a cidade era em 1980 e como ela está hoje, depois que se desenvolveu, com o índice de IDH já muito elevado. Podemos citar também como exemplos Porto Nacional, no Tocantins; Rio Verde, Formosa e Cristalina, em Goiás. São cidades que se desenvolveram economicamente com a cultura da soja.

Como manter o desenvolvimento? A produção Brasileira está hoje acima do Paralelo 16°S. Pouco mais de 50% da produção está acima do paralelo, mas a parte abaixo ao paralelo é que exporta quase 80% dessa soja. Ela é produzida no Centro-Oeste e acima, e tem que ser mandada para baixo, percorrendo 2 mil ou 3 mil quilômetros, o que significa uma logística muito cara para a saída dessa soja do Brasil.

O Ministério dos Transportes desenhou esses corredores logísticos para a ampliação do Arco Norte, porque atualmente tudo está aqui na parte sul.

Quando comparamos os nossos mapas ferroviário e hidroviário com os dos Estados Unidos, vemos que há uma diferença gritante de investimento: o custo alto com a logística o produtor americano não tem.

O nosso objeto aqui é o Corredor Norte. Atualmente, 64% da produção são carregados por modal rodoviário. Apenas 10% são levados levada por algum modal ferroviário. Enquanto 61% da safra brasileira é transportada por modal rodoviário, apenas 20% da safra americana é carregada por esse tipo de transporte. Os americanos também investiram fortemente em hidrovias; o Brasil, não. Nós estamos



atrás tanto no modal hidroviário como no ferroviário. Nós temos um custo de transporte mais caro.

Em 2015, a EPL produziu o dado que o Adailton mencionou sobre o transporte rodoviário e a emissão de toneladas de CO₂. No ano de 2015 foi calculado que o transporte rodoviário foi o responsável pela emissão de 86% do CO₂. O transporte ferroviário foi responsável por apenas 7% desse total.

Aqui estão alguns problemas que ocorrem com a logística do principal modal que usamos: cargas paradas nas propriedades, demora, acidentes. Eis a comparação dos valores pagos pelo frete: hoje, o Brasil paga 83 dólares a tonelada; a Argentina, 40 dólares; os americanos, 23 dólares.

Houve uma queda, em 2016, por causa da baixa produção. A seca prejudicou a nossa produção, e o frete caiu. Os caminhoneiros fizeram paralizações, e o frete voltou a subir.

Para eu levar a minha soja de Sorriso para a China, eu pago 104 dólares por tonelada. Já os americanos, para levar sua soja de Illinois para a China, pagam 56 dólares a tonelada. Nosso frete marítimo de 23 dólares por tonelada, é menor do que o americano, mas perdemos para eles por usar caminhão, que fica em 81 dólares a tonelada, enquanto eles usam hidrovia, ao custo de 20 dólares a tonelada.

Por fim, temos aqui o traçado da ferrovia em pauta. Indo de Itaituba a Sinop, ela terá a extensão de 933 quilômetros e a capacidade de 35 milhões de toneladas ao ano.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nilto Tatto) - Obrigado, Leonardo.

Passo a palavra ao André Luís Ferreira, Diretor-Presidente do Grupo de Trabalho de Infraestrutura do Instituto de Energia e Meio Ambiente — IEMA.

O SR. ANDRÉ LUÍS FERREIRA - Bom dia, Deputado. Obrigado pelo convite.

Também eu tenho eslaides para apresentar.

Primeiro, eu não posso deixar de elogiar a iniciativa de incluir a discussão sobre planejamento estratégico neste seminário de hoje, uma vez que é na discussão do planejamento que é dada a oportunidade de se discutirem alternativas de evitar riscos sociais e ambientais já no momento da formulação de políticas públicas de programas e de planos.



A discussão sobre risco ambiental e risco social não pode ser limitada à discussão de um projeto. O projeto é resultado de um processo de discussão que vem da formulação da política, do planejamento, da modelagem. Dependendo das decisões tomadas nesse processo, pode-se chegar à proposta de um projeto.

Eu acho muito importante, repito, a iniciativa de incluir a discussão do planejamento, porque ela permite apontarmos a importância de haver discussões sobre riscos sociais e ambientais na formulação de políticas e planos. E há uma oportunidade hoje bastante interessante, porque está em consulta pública o Plano Nacional de Logística, elaborado pela EPL, uma iniciativa que também nós precisamos elogiar, pois é o resgate do esforço de planejamento no País.

Bem, eu gostaria de exibir alguns eslaides. Vou pedir a compreensão dos senhores, porque hoje sou Diretor do Instituto de Energia e Meio Ambiente, mas, durante muitos anos, fui professor universitário, e sempre tenho a vontade de explicar um pouco o processo de desenho de um plano e onde existem oportunidades de se discutir logística e riscos social e ambiental, antes da existência de projetos.

(Segue-se exibição de imagens.)

Este gráfico mostra a carga movimentada em 2015 no País, distribuída por tipo.

Existe um modelo sacramentado, reconhecido e usado no mundo inteiro, que se chama modelo de quatro etapas, voltado para o planejamento do futuro da logística. Trata-se estimar, dentro de um horizonte temporal — hoje, esse horizonte está em 2025 —, quanto se vai produzir das diversas tipologias de carga, quanto se vai movimentar de cada uma delas, onde serão produzidas e que destino terão.

O que existe hoje é um trabalho feito pelo IPEA, que é a base do Plano Nacional de Logística e que mostra um pouco quanto vai ser acrescentando de movimentação de cargas até 2025 por tipologia de carga.

Hoje estamos falando granel sólido agrícola. Para esse tipo de carga, vemos no gráfico que o IPEA aponta um crescimento da ordem de 67 milhões de toneladas de grãos, que vão ser movimentados no País, adicionalmente ao que já se faz, nos próximos 10 anos.



Esse gráfico é parte de um trabalho do IPEA, não é modelo de transporte: aqui não são considerados modais de transporte.

Os números em vermelho indicam o que vai ser destinado ao mercado interno de cada uma das categorias de carga, e o que está em azul é o que vai ser destinado à exportação.

Repito ainda não estamos falando em transporte, estamos falando apenas de atividade econômica.

Quando fez esse estudo, o IPEA localizou essa produção, ou seja, ele estimou a microrregião onde vai ocorrer essa produção, baseado no IBGE. Se alguém quiser mais dados sobre essa produção de soja — de quanto vai ser, onde vai ser, para onde irá —, pode acessar o estudo, que acho já está disponível.

Terminada essa etapa, parte-se para a segunda etapa nesse tipo de trabalho de planejamento: alocar essa carga adicional, somada à já existente, na infraestrutura de transporte que há hoje no País. Seguindo o modelo, alocam-se nas rodovias e ferrovias existentes a nova quantidade de carga, e então apontam-se onde surgirão gargalos. Onde houver dificuldades, não se vai conseguir escoar a produção. Aparecem mapas, aparecem resultados, como esse que está no plano de logística, que vão mostrar onde estão os gargalos.

O que vemos em vermelho são os gargalos — para todo tipo de carga. O que está em preto são as rodovias que ficariam saturadas. Até aqui, essa carga é alocada com base principalmente em custo de transporte. É daqui para frente que começa a discussão. Por quê? Porque se a infraestrutura está insuficiente, aparece a discussão sobre a necessidade mais infraestrutura para distribuir essa carga. Aí, há discussões de alternativas, porque ficar só no modelo matemático significa trabalhar com o custo mínimo — é uma questão de racionalidade econômica.

No caso do plano de logística, o que aparece aí são as propostas de intervenções. Isso é o que se faz, a modelagem se faz no mundo inteiro dessa forma. O que vai aparecer são propostas de intervenção, mas, como há um conjunto de premissas, dependendo das premissas adotadas, podem surgir outras propostas de intervenção diferente dessa.

No mapa em exposição, este verde representa a Ferrogrão. Se examinarmos a Região Amazônica, vemos que, dadas as premissas adotadas, estão propostas



como intervenções a Ferrogrão, a retirada de pedras em Tocantins, a duplicação de Carajás e o término da pavimentação de um pedaço da Transamazônica. No caso da Amazônia, isso aqui é basicamente para minérios e grãos.

Agora, discutir os passos da anterior para cá, incluir os riscos socioambientais nessas alternativas é o que usualmente se conhece como avaliação ambiental estratégica, e isso precisa ser recuperado no País. O plano de logística pode ser discutido dessa forma e é um momento importante. Para quem já teve oportunidade de ler o plano de logística colocado, viu que ele deixa abertura, primeiro, para levar o horizonte para 2050 e, segundo, para fazer uma avaliação ambiental estratégica do plano. Ocorre que ainda não existem os projetos. Trata-se de uma avaliação ambiental estratégica de alternativas de projetos.

Não estudei o projeto da Ferrogrão. Há várias pessoas aqui que o fizeram e que já começaram a apontar... Eu fiquei bastante sensibilizado, durante a primeira Mesa, com os representantes indígenas. Para mim, aquilo já é razão suficiente não para fazer ou não fazer, mas para discutir se há maneiras de evitar o projeto. Pode ser que não haja. Não estou propondo nada, mas a avaliação ambiental estratégica pode fazer a seguinte pergunta: existe outra forma de escoar a produção de soja projetada para o exterior que não seja por meio de colocar infraestrutura na Amazônia?

Essa pergunta é legítima, por causa dos riscos, mas não só legítima: ela é também necessária do ponto de vista conceitual e metodológico de planejamento de transporte. Ela é uma etapa da metodologia de planejamento logístico. Indagar sobre qual é a rota e sobre qual é o modal que vão ser usados para escoar uma produção não é questionar uma atividade econômica, mas apenas discutir como se dá esse escoamento.

Sei que hoje o assunto é basicamente um projeto específico, mas é sempre importante lembrar isso. E isto interessa não apenas do ponto de vista ambiental, mas também do ponto de vista econômico, aos investidores: poder se antecipar o futuro. De repente pode haver outro desenho. Não estou necessariamente questionando esse desenho, mas posso ter outros desenhos de futuro para escoar cargas no Brasil que tenham risco social e ambiental menor. Eles podem ter custos maiores, mas talvez a sociedade esteja disposta a pagar, ou não. O fato é que a



discussão de outros mapas, de outras possibilidades futuras para viabilizar as atividades econômicas que geram essa carga é salutar, importante, necessária, legítima do ponto de vista social e ambiental. Repito: é uma exigência metodológica do modelo de planejamento de transporte conhecido como modelo de quatro etapas.

Nós e as organizações da sociedade civil também precisamos aprender a nos qualificar e a discutir nesse nível. Aqui há muito mais espaço para sermos propositivos. Aqui há espaço para a sociedade encontrar soluções criativas. Eu tive a oportunidade de conhecer alguns técnicos da EPL: temos gente muita qualificada, muito boa, capaz de simular essas coisas. Ocorre que a decisão do passo anterior para cá não é só técnica, não é só uma questão de modelagem e matemática; há premissas, há escolhas políticas, há risco social. Nós devemos voltar a discutir essa etapa.

Bem, antes de terminar, aproveito inclusive o que aparece no final das conclusões do Plano de Logística até 2025.

Primeiro eu volto a elogiar o que a EPL fez até agora, não necessariamente pela decisão dos projetos, mas pelo processo de recuperar a ideia do planejamento estratégico.

Por que 2025? É uma simulação que se faz para testar os projetos e propostas que estão no *pipeline*. Na verdade, estão-se simulando os efeitos de projetos e propostas.

Nós precisamos olhar também, e o plano dá essa abertura, os próximos passos. Nós temos que ver o que vai acontecer até 2050 — qual é o desenho de futuro, como nós nos antecipamos para isso. Há condições técnicas hoje no Governo para fazer essa modelagem, totalmente.

Em seguida, uma coisa importante é incorporar os riscos sociais e ambientais na avaliação de alternativas da rede de transporte, não só o risco de um projeto específico, porque talvez nós encontremos caminhos para escoar as coisas que não precisem de um projeto em tal lugar. Pode-se achar um caminho com risco menor, feito de outra forma, mesmo que com outro custo.

Essa é uma discussão, no meu entendimento, civilizatória. Essa é uma discussão de política pública, e é uma oportunidade de integrar órgãos da administração pública, da gestão pública, porque se tem um plano decenal de



energia, um plano de longo prazo, um plano de combustíveis no País, que vai ser afetado por essas decisões.

Então, um plano de energia depende de um plano de logística. O trabalho das agências ambientais precisa ser incorporado já neste nível também, no nível da avaliação ambiental estratégica. Talvez tenhamos outros caminhos para desenhar a logística no futuro. Sempre vai se precisar de modelagem, de simulação, e eu acho que a EPL deu um passo enorme, porque hoje ela tem condições de fazer isso. Ela dependia no passado de consultores, etc. e hoje consegue fazer isso internamente.

Insisto nisto: os projetos não podem ser tratados como uma coisa dada. A sociedade pode e deve discutir o futuro logístico do País, da rede toda, de uma maneira mais sistêmica, e não apenas o projeto isolado, quando ele aparece no nosso quintal.

É isso.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nilto Tatto) - Obrigado, André.

Antes de passar a palavra ao Deputado Arnaldo Jordy, informo que a Ana Cristina Barros também está inscrita. Nós vamos abrir o debate com três ou quatro falas, para depois voltarmos para a Mesa. Durante a fala da Ana Cristina, a Eliane estará fazendo a inscrição. Está previsto para cada Mesa fazermos o debate na sequência. Lembro que à tarde ainda haverá duas Mesas.

Tem a palavra a Ana Cristina Barros, da TNC — The Nature Conservancy. Ana Cristina, vamos combinar que as perguntas, as falas ficarão restritas a 3 minutos, está bem?

A SRA. ANA CRISTINA BARROS - Está certo, eu vou tentar ser rápida.

Eu queria parabenizar o Deputado pela convocação desta audiência pública. Acho que o debate sobre a Ferrogrão coloca o Brasil com uma experiência concreta na busca global de qual é o conceito e qual é a prática da infraestrutura sustentável.

Há hoje a busca desse conceito por todos os bancos multilaterais que estão discutindo o que é infraestrutura sustentável. Esse é o tema de um grupo específico, do G-20, que vai se reunir no segundo semestre na Argentina. Na prática, isso somos nós aqui.



Nessa busca já existem algumas certezas. Por exemplo, a certeza de que um projeto na Amazônia não pode causar desmatamento. Essa é uma certeza da sociedade, essa é uma certeza do investidor. E esse desmatamento não é só aquele que é evitado no processo de ocupação de uma ferrovia — já que não acontece, ótimo, de verdade, pontos para a ferrovia; é o que é evitado também pela forma como afeta a fronteira.

O representante da ATIX foi muito preciso em dizer que, baixando o custo da exportação, como todos nós queremos, diminuindo o Custo Brasil, a fronteira do agronegócio se expande. Pode haver a expansão do desmatamento no norte do Mato Grosso, e precisamos olhar para isso.

Outra certeza é que um investimento dessa envergadura pode contribuir para as metas dos Objetivos de Desenvolvimento do Milênio. Tem que haver uma abordagem social e de desenvolvimento local ampliada.

E a terceira, é óbvio, nem precisamos dizer que um empreendimento dessa envergadura tem que ter a sua sustentabilidade econômica oriunda da segurança das políticas públicas. Infelizmente, os representantes do Governo Federal não estão na mesa. Mas ouvir que a compensação vai ser um custo arcado pela União e saber que para isso já há um montante assegurado, infelizmente, não é uma boa notícia. Isso é uma quebra da regra de compensação, é uma quebra do princípio de que a compensação é custo do projeto. Se ela é paga pelo Governo Federal, é a sociedade que está arcando com esse custo, e não o projeto.

É um risco econômico não fazer a consulta indígena agora. O Banco Interamericano de Desenvolvimento — BID fez um estudo muito interessante. Ao analisar 200 projetos de infraestrutura na América Latina, nos últimos 40 anos, concluiu que 80% deles atrasaram por conta de conflito social e conflito ambiental e que 20% deles foram cancelados por conta disso. É esse o risco que nós estamos correndo.

O que o BID recomenda assim como nós todos? Que haja melhor planejamento — o André tratou disso — e que haja o que se chama de preparação do território. Essa preparação do território significa começar o diálogo com a população local, fazer a consulta desde já, porque esse é um processo que começa



hoje, que informa e fortalece o projeto tecnicamente com o *input* local. O Chile faz isso com o que se chama de Acuerdos Voluntarios de Preinversión.

O Brasil não se deveria negar a fazer isso com o projeto da Ferrogrão. Nessa consulta garantimos que não estamos caindo num dilema bobo, fazendo da Ferrogrão a “ferrovia Tostines”: primeiro vou vender para depois consultar. O investidor não quer isso, ele quer um projeto robusto. Um projeto robusto dialogou com os índios antes, demonstrou a sua solidez.

Precisamos atender à solicitação que a própria sociedade traz para esta audiência pública ao dizer para o Governo: “*Vamos fazer a consulta já!*” Isso enriquece e fortalece o projeto. Não vai haver investidor para colocar 13 bilhões de reais se não houver uma consulta indígena benfeita, se não houver uma visão de bacia hidrográfica, se não houver uma visão integrada de desenvolvimento. A sociedade civil está pronta para isso. Estamos esperando o movimento do Governo Federal.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nilto Tatto) - Concedo a palavra ao ilustre Deputado Arnaldo Jordy.

O SR. DEPUTADO ARNALDO JORDY - Bom dia a todos e a todas.

Cumprimento o Deputado Nilto Tatto, autor do requerimento desta audiência pública e Presidente dos nossos trabalhos. Cumprimento todos os nossos ilustres convidados, que nos enriqueceram com todas as abordagens feitas nesse painel.

Quero fazer um brevíssimo comentário, Deputado Nilto Tatto, ancorado em muita coisa que já foi dita aqui. Associo-me àqueles que acham absolutamente pertinente e indispensável este diálogo desde já.

Eu acho que nós precisamos partir da premissa dessa modelagem das grandes intervenções na Amazônia, de projetos supostamente de desenvolvimento econômico e social. Eu digo supostamente porque há uma parcela expressiva desses projetos que se revelaram infiéis ao conceito ao longo da sua existência.

E há muitos exemplos dessa natureza. Para não ir muito longe, Belo Monte, a maior obra do Programa de Aceleração do Crescimento — PAC, foi matéria do *Fantástico* no domingo. Altamira é hoje a cidade mais violenta do mundo, depois dos impactos que foram gerados tragicamente, desastrosamente. Essa foi uma tragédia pré-anunciada. Há 25 ações do Ministério Público Federal para tentar mediar aquilo



que estava sendo contratado. As condicionantes que foram acertadas, homologadas no pacto estabelecido simplesmente não foram cumpridas, e hoje nós estamos vendo essa tragédia.

Hoje à tarde, às 14 horas, na Comissão de Integração Nacional, Desenvolvimento Regional e da Amazônia, haverá uma audiência pública específica sobre as condicionantes não cumpridas, o que gerou todo o conjunto de mazelas, de efeitos colaterais, que hoje estão na pauta dos noticiários. Se essa modelagem do que foram os impactos dos grandes projetos na Amazônia tivesse tido outro curso, talvez nós não estaríamos agora colhendo essa agenda negativa do processo.

Quero dizer que não sou daqueles — acho que nós precisamos superar essa suposta dicotomia — que acham que o agronegócio é palavrão. Ao contrário, nós estamos numa condição objetiva de enfrentar esse debate, mas, repito, não mais nessas condições e nesses parâmetros. O Dr. Tarcísio disse, com muita propriedade, que conceitualmente não é difícil compatibilizar esse conjunto de interesses. No Brasil, eu diria que, pela experiência colhida, isso é quase impossível. É só ver o que está acontecendo com os recursos hídricos por falência de controle social, inclusive do Estado brasileiro.

O que aconteceu com a Hydro, no polo industrial do Município de Barcarena, no Estado do Pará, que despejou metais pesados, como chumbo, alumínio, foi uma tragédia. A empresa foi condenada a pagar 250 milhões de reais pela Justiça do Estado. Isso é um fato inédito. A Justiça do meu Estado, conhecendo-a como é, condenar um projeto desta natureza em 250 milhões de reais, em 2 semanas, é um fato auspicioso. Ocorreu a mesma coisa em Mariana e em Tucuruí, também no Estado do Pará, há alguns anos, e por aí vai.

Está no jornal *O Globo* de hoje que 50% das barragens no Brasil são ilegais, clandestinas. Como pode haver 50% de barragens clandestinas? É claro que elas não são clandestinas. Elas têm a parcimônia, a cumplicidade da clandestinidade sob o olhar vivo das instituições, do Estado. Certamente pode até haver meia dúzia de barragens clandestinas desta natureza produzindo todos os tipos de efeito a que estamos assistindo.

Precisamos levar em consideração também o fato de que, nessa compatibilização, há um conjunto de populações e povos indígenas — alguns estão



representados aqui — que não dão o mesmo valor nem a mesma importância que a civilização branca dá ao PIB, à produtividade, à capacidade de desenvolver a economia e a balança comercial. Isso tudo é letra morta para essas pessoas, e elas têm o direito de ser assim, de não dar a importância que nós damos a isso. Isso precisa ser levado em consideração, porque um dos efeitos colaterais, por exemplo, da Belo Monte foi o absoluto desprezo pelas consultas às populações indígenas da Volta Grande do Xingu.

Numa audiência na 3ª Vara Federal, aqui em Brasília, o Dr. Guapindaia, meu amigo e Diretor da FUNAI à época — fomos contemporâneos de universidade no Pará —, foi salvo pelos presentes de sofrer uma agressão física diante da indignação de algumas lideranças indígenas, por conta da suposta audiência pública que teria havido e não houve. Essas coisas, por mais absurdas, são reais nesse processo.

Então, essas populações precisam ser respeitadas, porque elas não têm nada a ver com essa lógica do desenvolvimento, do crescimento econômico, da geração de emprego, do aumento do PIB, do agronegócio, etc. — elas não têm nada a ver com isso. E nós estamos falando de um País que, há cada século, destruiu 600 mil indígenas. A cada século, mais de meio milhão de índios foram dizimados. Não podemos, a essa altura do campeonato, com esse passivo, achar que ainda temos autoridade para considerar seus pleitos ou suas demandas desprezíveis nessa possibilidade de mediação.

Eu acho importante repensarmos tudo isso, desde a conceituação, no sentido de tentarmos buscar ao máximo uma revisão da modelagem desses projetos de grande impacto na Amazônia.

Parabenizo V.Exa., Deputado Nilto, pela iniciativa de fazer esse debate.
(Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nilto Tatto) - Obrigado.

Anuncio a presença do Deputado Edmilson Rodrigues, do PSOL do Pará.

Peço aos oradores que se limitem aos 3 minutos, pois há muita gente inscrita para falar antes do almoço. À tarde, teremos mais debates.

Passo a palavra para Brent Millikan, da International Rivers do Brasil.



O SR. BRENT MILLIKAN - Achei muito interessante esse conceito que o André Ferreira nos trouxe de um planejamento estratégico que considera as várias opções e alternativas, a partir de uma espécie de análise de benefícios e custos sociais, ambientais e econômicos. Já temos as ferramentas para desenvolver isso.

Uma coisa que me chama a atenção é que muitas vezes há debates sobre licenciamento ambiental, como se isso fosse a causa de todos os problemas. Na realidade, observamos que muitos problemas que ocorrem no licenciamento ambiental parecem ter origem na falta desse tipo de planejamento mais cuidadoso que o André aponta. Entraves em termos de risco socioambiental identificados pelos técnicos de órgãos licenciadores são colocados como se fossem obstáculos, quando, na realidade, estão cumprindo com o seu papel e talvez reflitam as escolhas que não foram as melhores, em termos de risco.

Um empreendimento de altíssimo risco socioambiental, de altíssimo impacto, inclusive do ponto de vista dos direitos humanos, quando essas questões são levantadas, é colocado como um obstáculo. Na realidade, se tivessem considerado as alternativas, teria sido mais fácil achar uma solução. E eu acho que isso é muito pertinente neste momento em que se está discutindo um novo marco legal para licenciamento ambiental, como o Projeto de Lei nº 3.749, de 2004, que pode ser votado a qualquer momento.

Uma pergunta que eu queria fazer, em relação a esse instrumento de avaliação ambiental e de estratégia, é se podem comentar um pouco mais nesse contexto — os outros palestrantes também — sobre a questão da avaliação de impactos cumulativos. Cito como exemplo a questão da relação entre o Ferrogrão com portos ou outra logística de infraestrutura e hidrovias. Eu acho que isso é uma questão que tem de ser considerada.

A outra questão é sobre o que o André coloca em termos dos impactos e dessa avaliação de custo e benefício — eu acho que nós vamos falar sobre isso à tarde. A questão da governança no território vai ter muito a ver com esses riscos socioambientais. Cito como exemplo a situação fundiária, que está mais clara. Vai haver uma situação completamente diferente de uma situação em que existem conflitos sobre os direitos de acesso aos recursos naturais, uma indefinição e



principalmente uma vulnerabilidade das populações tradicionais, que não têm seus direitos territoriais reconhecidos.

E mais: pode existir até o incentivo a conflitos, a exemplo da MP 759, conhecida como a Lei da Grilagem de Terra Pública. Uma grande obra de infraestrutura vai criar, então, uma pressão sobre a migração de especulação fundiária. E, se não houver o marco legal de reconhecimento dos direitos das populações locais — isso é um incentivo a conflitos —, isso vai criar uma equação completamente diferente em termos dos riscos socioambientais citados pelo André.

Nesse sentido, só para finalizar, há outra coisa que eu queria perguntar. Nós estamos aqui discutindo a logística. Eu lembro que já foi muito discutida no passado, no Governo, a ideia de que a logística não é só uma questão de sociedade, mas também de desenvolvimento da região. É preciso que as economias locais e regionais dialoguem. Ou seja, a logística tem que pensar na questão de exportação de corredores de *commodities* e também nas economias locais. Eu lembro até que se usava esse conceito de logística do pequeno produtor.

Aí a pergunta seria: no plano nacional da logística, vai-se pensar nessa ideia de modelos de desenvolvimento mais inclusivo, também pensando na população local, nas estradas vicinais, no transporte fluvial dos ribeirinhos e em outros aspectos, ou apenas nos grandes corredores de exportação de *commodities*?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nilto Tatto) - Obrigado, Brent.

Concedo a palavra ao Sr. Tuiat Kaiabi.

O SR. TUIAT KAIABI - Bom dia.

Quero falar um pouco. O meu nome é Tuiat Kaiabi. Eu fui indicado para representar o povo kawaiwete. Na verdade, eu sou representante. A maioria dos parentes da outra região estão aí. Há várias etnias do Xingu que também estão aqui conosco.

Eu sou uma pessoa, tenho que falar, não é? Eu fui convidado para falar um pouco sobre o que estávamos ouvindo, a conversa de vocês, mas eu queria falar diretamente ao Governo. O Governo tem que consultar o povo indígena, porque no momento nenhum de nós... Ele não obedece, ele vem só exigindo essas coisas aí. Governo é governo, mas ele tem que ouvir o povo indígena, porque tem vários no Brasil, principalmente no Xingu. Somos 16 etnias. E não adianta o Governo só



conversar com liderança, ele tem que consultar todo o povo. Isso seria interessante para o Governo, porque assim... Nós não vamos querer que o Governo converse com uma pessoa sozinho. O Governo é a governança do Brasil, mas ele tem que ter o mesmo respeito também pelo indígena.

No momento o Governo que nós estamos vendo na televisão... O Governo fala que assume como governo para melhorar o povo dele, mas Temer, que está aí na governança... Cada dia mais estamos vendo o que o Governo está fazendo com o povo dele, o que o Governo está fazendo com o povo indígena. Acho que a governança do Brasil tem que respeitar o indígena, para o indígena também respeitar a governança. Isso nós queremos falar neste momento aqui. Eu sou Kaiabi.

Vocês falam dessa Ferrogrão. Já tem um tempo que vem rolando essas coisas. Nós pedimos a presença do Governo, o Governo diz que é o Governo, mas, a cada vez que nós queremos marcar audiência, o Governo foge de nós. Nós não podemos chegar... Nós podemos conversar com o Governo com respeito, ele nos ouve e nós o ouvimos também. É isso o que queremos do Governo. Mas o Governo não pode mandar o representante dele ir lá. Isso nós indígenas não queremos mais. E o que o Governo pode fazer... Nós que somos liderança, cacique representante do seu povo, não queremos essas pessoas que mandam o seu peão.

E quero falar agora do Xingu. O Governo, se ele quer fazer alguma coisa, tem que consultar toda a liderança do Brasil. Assim uma coisa fica livre para o Governo e fica para nós também. Mas existe uma coisa de que não vamos gostar: nós não vamos gostar mesmo que o Governo faça uma coisa, assim, escondida.

Agora eu queria falar da plantação de soja. Será que só a soja vai dar lucro para o Brasil? Será que é só a soja que o brasileiro tem condição de plantar? Num seminário de maio de 2002, eu já vinha ouvindo essas coisas, que vai ter plantação de soja no Brasil, porque o Brasil tem que manter o seu povo. Eu pensava que esse plantio ia ser só no Brasil.

Cada Governo diz: *“Ah! eu vou governar. O índio tem que dar apoio, tem que estar em volta de mim, para que eu possa organizar as coisas. Eu vou fazer tudo para o não indígena também”*. Na hora em que o cara assume, deixa o povo dele sofrendo mais do que nós. Nós damos valor ao Governo. Muitas vezes, nós



indígenas caímos na mentira do Governo. Mas hoje o momento é para avaliar como vai ser o Governo em que vamos votar. Nós vamos avaliar isso agora. Enjoamos de ver essas coisas assim. O cara que planta soja fala que dá lucro, mas eu quero ver, com essa mudança do clima. Algum dia, Deputado, você tem que responder isso para mim, porque você percebe esse clima aí.

Com toda essa exploração do Brasil, o que vai acontecer? Eu estou falando porque sou um cientista indígena. Eu estou falando agora neste plenário qual é a minha visão: um dia, a chuva vai atrasar. No mês de janeiro, a chuva pode cair. Eu não sei se vocês vão acreditar ou se vão achar que é uma mentira o que estou falando, mas vocês podem comparar, a cada ano, o mês em que a chuva cai. Vocês podem até imaginar o que eu estou falando agora.

Nós do Xingu sempre protegemos a nossa região. O Xingu tem que se manter respeitado. Não é de ontem que o xinguano está aí. Meu pai saiu da região dele e foi para o Xingu. Foi em 1950 que ele conheceu o Xingu. Isso foi conhecimento passado pelo meu pai, pelo povo da terra dele. Na verdade, quem sempre faz transferência do povo indígena é o Governo, só para dar espaço para o povo dele.

Eu quero deixar essa minha mensagem, em que falo do clima.

Obrigado. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nilto Tatto) - Obrigado, Tuiat Kaiabi.

Concedo a palavra à Biviany Astrid Rojas Garzon, do Instituto Socioambiental — ISA.

A SRA. BIVIANY ASTRID ROJAS GARZON - Obrigada, Deputado Nilto.

Gostaria de fazer um registro em relação à fala do representante do PPI, Tarcísio Gomes, que confirmou uma preocupação que nós das organizações da sociedade civil já tínhamos quanto ao empreendimento, mas que, infelizmente, ainda não tínhamos escutado do Governo Federal, que é o fato de prever a limitação dos custos socioambientais de responsabilidade do empreendedor. A União, que, em outras palavras, são todos os contribuintes brasileiros, é que vai pagar a conta dessas compensações socioambientais, além desse limite de recursos estabelecidos hoje no projeto.

O Dr. Tarcísio, representante do Governo, falou, em várias oportunidades, que se trata de recurso expressivo. Foi publicado nos estudos da ANTT que é um



recurso de aproximadamente 391 milhões de reais ou um pouco mais. Desses recursos 5% devem ser gastos em parcelas fixas durante os primeiros 10 anos, porque se houver o esgotamento não haverá mais recursos, a cargo do empreendedor. Isso significa que o Governo está tentando garantir ao empreendedor que vai fazer um projeto de grande porte na Amazônia brasileira que ele não vai gastar mais do que esses recursos durante os primeiros 10 anos do empreendimento. Depois, qualquer responsabilidade socioambiental será de responsabilidade da União para que ele, por mais 55 anos de concessão, continue aproveitando o empreendimento concessionado sem nenhuma responsabilidade socioambiental.

Logo de cara, não parece haver muito sentido nisso. Mas isso fica mais chocante ainda se estamos falando no momento em que os povos indígenas e as comunidades tradicionais da região reivindicam a necessidade de serem escutados agora, quando o projeto ainda está definindo as condições da concessão. E, mesmo assim, o Governo se pergunta qual a pertinência ou a importância de escutar essas populações, se estamos em fase preliminar, pois isso pode apenas gerar expectativas. Esse é um argumento difícil de entender.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres faz audiências públicas abertas a todos os cidadãos, sem medo algum de gerar expectativas neles, mas alega que a criação de expectativas entre os povos indígenas e as comunidades tradicionais é um impedimento para reconhecer o mecanismo de participação efetiva, desconhecendo, ao mesmo tempo, a oportunidade que isso significa.

E, neste momento de desenho do projeto, com essa escolha de desenho de concessão prévia ao licenciamento ambiental, sem um dimensionamento detalhado e específico dos custos socioambientais, o que compromete a União, credora do empreendimento, isso é quase uma temeridade.

Então, eu gostaria que o representante do Governo comentasse um pouco mais a escolha que o Governo Federal está fazendo de limitar um valor absoluto das compensações socioambientais e de se negar a ouvir os povos indígenas e as comunidades tradicionais.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nilto Tatto) - Obrigado, Biviany.



Passo a palavra agora ao André Nóbrega, do Movimento Ferrogrão ou Ferrograna?, por 3 minutos.

O SR. ANDRÉ NÓBREGA - Bom dia.

Primeiramente, quero fazer uma pergunta ao Sr. Tarcísio, que, durante a fala dele, falou especificamente o seguinte: “*Nós vamos perder essa fonte de riqueza*”. Temos que perguntar àquela senhora indígena que está ali com a filhinha qual é essa fonte de riqueza. A fonte de riqueza é muito relativa. A fonte de riqueza simplesmente com a visão do agronegócio é uma coisa. Nós não podemos passar por cima dos povos indígenas achando que a fonte de riqueza deles também não tem relevância. Mas esse é só um detalhe.

Ainda pergunto ao Sr. Tarcísio — não sei se é ele que pode responder ou algum outro representante do Governo — se pretendem enviar a minuta do edital de concessão ao TCU antes de publicarem os novos estudos aprofundados e de ouvirem os povos indígenas. Isso foi prometido pelo Jorge Bastos, na ANTT, em 12 de dezembro.

Ao Sr. Adailton Cardoso, da EPL, também quero fazer uma pergunta. O senhor disse que é apenas um projeto, só que, se pegarmos o estudo da EPL de 2016 — já vou abri-lo aqui rapidamente —, veremos que ele leva em consideração o Plano Nacional de Logística Integrada, 2015-2035, publicado em novembro de 2016. Às páginas 28 e 29 aparecem estudos como o da Ferrovia de Integração Centro-Oeste e o da Ferrogrão, e aparece a Norte-Sul como a Rede Base para 2035. Na página 30 desse mesmo estudo, fala-se do Carregamento Rede Base para 2035, no qual é levado em consideração a FICO — Ferrovia de Integração Centro-Oeste, a Norte-Sul, o Rio Madeira, através da hidrovia do Madeira. E isso consta nos estudos da EPL de 2016.

Porém, 16 meses depois, em março de 2018, a EPL publica um estudo, no qual, à página 104, na Tabela 31, Carteira de Estudos PNL - Ferrovias — e o senhor falou que era apenas um projeto —, a Ferrogrão não consta como um estudo. Ela consta na página 92 já como cenário PIL, como se fosse um projeto consolidado. Então, é esta a impressão que nos dá: a Ferrogrão está sendo empurrada goela abaixo, o mais rápido possível, para que as pessoas acreditem que de fato ela tem essa relevância e esse potencial.



No estudo da Estação da Luz Participações, fala-se em quarenta e poucos milhões de toneladas em 2050. Eu não achei isso em lugar nenhum, nem na EPL — em lugar nenhum. Ela só tem relevância se as outras não forem levadas em consideração. E é isso que parece que está acontecendo. Todos os outros projetos estão sendo deixados de lado. Existem projetos aprovados no Tribunal de Contas; existe a Norte-Sul já em operação; existe o projeto da FEPASA, que está em pé de igualdade com o da Ferrogrão. E eles simplesmente não aparecem, porque existe o interesse de alguém, muito provavelmente nas balsas de Itaituba.

É só.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nilto Tatto) - Obrigado, André.

Tem a palavra a Sra. Silvana Campos, do Instituto Ambiental Augusto Leverger.

A SRA. SILVANA DIAS DE CAMPOS - Bom dia. Obrigada pela oportunidade.

Primeiramente, quero me dirigir ao Sr. Tarcísio.

Sr. Tarcísio, no início de sua fala, o senhor disse que não pretendia deixar de ouvir ninguém. Deixe-me dizer ao senhor uma coisa: quando, lá atrás, começaram as audiências da Ferrogrão, só pretendiam fazer em três lugares — Brasília, Belém e Cuiabá —, que não têm nada a ver com a Ferrogrão. Nós que fomos lá e começamos a brigar para tentar levá-las. E não fizeram a de Itaituba, alegando que os índios mundurukus não deixaram fazer. Eles voltaram de Santarém, nem a Itaituba foram. E eu estava lá. Então, eu sei que eles não foram. E daí não foram a Novo Progresso fazer a de Novo Progresso.

O André falou agora há pouco que o ex-Presidente da ANTT assumiu um compromisso que não foi cumprido até hoje, o de ir lá ouvir os índios. Então, vamos ser muito sinceros.

Outra coisa: a BR-163 não é sustentável. Ela já matou mais de 10 mil pés de açaí. Eu fui lá ver. O senhor foi? Não foi. Então, vamos estudar e ver para falar as coisas.

Sr. Adailton, o senhor leu o projeto? (*Pausa.*) O projeto da Ferrogrão começa lá: ferrovia modelo *greenfield*. Se ela é uma ferrovia *greenfield*, ela não pode ocupar



o espaço físico da BR-163, ou seja, isso é um engodo, para enganar as pessoas. Lá no final, dão outro nome. Vamos ler o projeto e falar a verdade. Vamos ser muito sinceros.

E a Ferrovia Ferrogrão não vai ferrar só com a mata do Pará, não. Vai ferrar com o Rio Tapajós também. Eu fui lá. Eu vi quantas comunidades estão lá e vão ser ferradas pela Ferrogrão, pela ganância de meia dúzia de pessoas.

Outra coisa: quem é que está custeando esses estudos? O valor de 33 milhões de reais foi usado para fazer um estudo que não condiz com a realidade e que usa o Google, imagens públicas, sendo que, com esses 33 milhões de reais que pegou, poderia ter comprado imagens imediatas para saber realmente o que está acontecendo no Pará. Então, por favor, nos diga de onde saiu esse dinheiro, quem está custeando.

Ah, e daqui a pouco está chegando um ônibus lotado de membros das comunidades existentes ao longo da BR-163, no Pará, e indígenas. Aproveite e também dê a eles essa resposta, porque eles estão na estrada desde domingo, já sofreram acidente e tudo — sabe para quê? Para vir aqui, Sr. Tarcísio, pedir a vocês que, pelo amor de Deus, os ouça.

E eu não estou falando por mim, não, porque eu não moro no Pará, eu moro em Cuiabá. E a Ferrogrão vai me afetar porque vai comer os impostos que eu pago. Mas vá ao Pará falar para a negra que vive do açaí que todo o açaí vai morrer. E ele está morrendo. Então, vamos ser sinceros?

O professor ali falou: *“Vamos usar alternativas de transporte?”* Já que quer gastar toda essa grana pública nossa, compre aviões de carga. Mas não vá destruir a mata, não vá destruir as reservas indígenas, porque é isso que vai acontecer. Olhem, o Governo Federal levou há 40 anos esse povo que está chegando aqui agora — brasileiros, maranhenses, tudo — para não entregar o Pará. E agora está entregando?! Nem as terras deles documentou ainda! Se eles derrubam um pé de castanheira, o IBAMA vai lá e os caceta. Mas o Governo quer desafetar o parque para construir a Ferrogrão?! Que é isso?! Onde estamos?!

O Governo não pode usar o BNDES para terminar a BR-163, para construir escolas, para fazer saneamento básico lá, mas pode custear a Ferrogrão?! Vamos ser sinceros?



Obrigada. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nilto Tatto) - Obrigado, Silvana.

Tem a palavra o Sr. Wilson, Presidente do SINDICAM.

O SR. WILSON RODRIGUES - Meu nome é Wilson. Sou Presidente do SINDICAM/Sorriso e região.

Vou falar um pouquinho da BR-163, porque a gente mexe com transporte e conhece a realidade no dia a dia. A gente não é favorável à Ferrogrão, porque a gente sabe que a Ferrogrão é uma grande mentira. Não tem nada a ver com a realidade da nossa região. Nós conhecemos a realidade. Transportamos ali há 15 anos. Nunca ocorreu o que está ocorrendo hoje no Pará.

Foi contratada uma empresa 2 anos atrás para terminar ali uns trechos da BR-163. Nem bem ela terminou a obra, já acabou toda. Quando chegou ao final, já chegou ao final também a infraestrutura. E essa mesma empresa trocou ali só o nome. Lá é conhecida como Três Porquinhos. O pessoal a trata como Três Porquinhos, porque tem o nome de Três Irmãos, em Cuiabá. Ela só mudou o nome fantasia para Fratello e está executando a taping de buraco: joga terra e pinta de piche. A primeira chuva que ocorrer arranca o asfalto de novo.

Ouvimos muito falar de Ferrogrão. Acredito que se fosse fazer um trabalho sério na BR-163 — já existe esse impacto —, com a duplicação, a pavimentação de asfalto, com infraestrutura séria, decente, com empresas decentes, não precisaria de mais impacto nenhum.

Os caminhoneiros também não foram ouvidos, as comunidades não foram ouvidas, assim como toda a comunidade indígena. Somos gente, somos batalhadores, estamos ali. Sentimos, no dia a dia, que parece que eles não querem que o transporte terrestre funcione.

Vou explicar por quê. Eu estou ali e vejo a realidade todos os dias. Caminhoneiros chegam a ficar parados em fila, 5, 6 dias. Por quê? Porque simplesmente há uma garoa, o Exército atravessa uma cancela, põe um milico na frente e diz: "*Aqui ninguém passa*". E não passa. "*Mas está levantando poeira na estrada*". "*Não pode passar*".

A impressão que temos é a de que está havendo alguma ordem para não funcionar a logística, para utilizar o argumento de que a Ferrogrão é a solução.



Vemos que ocorre totalmente o contrário. Sabemos muito bem quem está por trás de toda essa situação. Está muito bem blindado e muito bem protegido em Brasília. É lamentável o que passamos no dia a dia.

Eram essas as observações que queria fazer.

Quero dizer que junto com o povo indígena nós vamos oferecer resistência. Somos totalmente contra a Ferrogrão. Eles vão encontrar muita resistência dos caminhoneiros e de toda a comunidade do Pará.

Obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nilto Tatto) - Obrigado, Wilson.

Concedo a palavra ao Deputado Edmilson Rodrigues, do PSOL do Pará.

O SR. DEPUTADO EDMILSON RODRIGUES - Eu até tinha uma pergunta que alguns companheiros do Pará pediram que eu fizesse, mas já foi feita. Porém é bom sempre repetir pela sua importância.

Até tenho documento da afirmação da ANTT, em dezembro de 2017, de que as audiências públicas seriam realizadas, particularmente no Pará, conforme prevê a Convenção nº 169, da OIT.

Não é a minha opinião. O Estado brasileiro está dominado pelas corporações. Isso é uma vergonha! É uma vergonha que algumas instituições que poderiam barrar resolvam participar dessa corrente destrutiva. Refiro-me a várias instituições, inclusive Tribunais de Conta, instituições de Estado como AGU, Tribunais de Justiça. Mas não se pode generalizar.

A verdade é que um projeto como esse não pode avassalar o País a serviço de grandes empresas, particularmente das brasileiras. É até uma excrecência que um Ministro, ex-Governador e ainda Senador, licenciado, um dos maiores produtores de soja do País, esteja advogando em causa própria. A Ferrogrão é a ferrovia do Maggi. É assim que é conhecida.

Nós sabemos de interesse de Cargill e outro norte-americano em outras grandes empresas, tudo em nome do “desenvolvimento”. Como a Perimetral Norte, que foi projetada em nome do desenvolvimento. E agora vimos a tentativa de acabar com a Reserva do Cobre, entre o Pará e o Amapá. A resistência dos povos indígenas, da sociedade brasileira, que comoveu o mundo inteiro, fez com que este Governo ilegítimo, imoral e criminoso recuasse. Mas era para atingir, dizimar de vez



os povos que habitam aquela região, como a ditadura militar fez em 1970, 1972. Não dá para admitir!

Agora até as grandes empresas de comunicação que faziam festas, muitas festas, para aplaudir Belo Monte, são obrigadas, como a Globo mesmo, a fazer reportagens. Aliás, uma foi ao ar no *Fantástico*, mostrando a cidade com menor incidência de assassinatos, homicídios, no País, uma cidade com 140 mil ou 150 mil habitantes, do interior de Santa Catarina.

E depois mostrou uma cidade no Pará que até bem pouco tempo atrás era uma cidade pacata, uma espécie de capital da região Xingu, na Transamazônica, que teve a sua população acrescida de 80 e poucos mil habitantes para hoje em torno de 160 mil. Prometeram emprego para os 20 mil desempregados de Altamira e levaram mais de 15 mil operários desterrados do Maranhão, Piauí e outros Estados, sem emprego, sem terra, sem teto, de regiões muito pobres. Não geraram um único posto de trabalho. Aliás, o número de postos de trabalho criados estava muito abaixo do número de desempregados em Altamira. Refiro-me a Belo Monte.

Os que festejavam hoje têm que reconhecer que 13 ou 14 etnias estão vivendo um processo de dizimação. Trata-se de uma violência direta contra os povos kayapó, juruna, arara, asurini do xingu, entre tantos outros. Tenho pessoalmente presenciado os traçados. Chegam com presentes, algumas lideranças, um verdadeiro ato de corrupção — motocicletas, cursos preparatórios para que alguns indígenas assumam a direção dos veículos —, para dividir o povo, destruir o povo, expeli-lo da terra, obrigá-lo a ir para os centros urbanos, particularmente Altamira. Crianças indígenas estão sendo violentadas sexualmente, o crescimento de milhares de homicídios — e não estou brincando — e outros crimes relacionados ao tráfico de drogas, e não foi construído sequer um hospital, conforme estava previsto como responsabilidade da empresa, que fatura recursos públicos. Foram dadas 40 condicionantes: *“Em nome do progresso, iniciamos a obra”*. E, com a licença de operação, ela está concluída, está produzindo energia. Mas “concluída” — entre aspas — naquilo que dá lucro para ela.

Ela é símbolo da destruição, e nenhuma das condicionantes indígenas foi cumprida. Apareceu uma foto aérea de uma espécie de conjunto habitacional, um pombalzinho inconcluso no meio da mata, e uma das obrigações também era



garantir moradia para quem não pediu esse tipo de desenvolvimento e está sofrendo as consequências da destruição.

Nós nos tornaríamos uma potência com 35 bilhões aplicados em Belo Monte? “Humilharíamos” — e esse não é o objetivo, ponham aspas — uma Alemanha, por exemplo. É inacreditável que um país, com regiões muito frias, com períodos muito frios, com pouco sol, tenha 35% de sua energia proveniente de fontes solares. E no nosso País, 100% tropical, a região mais fria produz o ano inteiro cerca de 10 horas de sol. Na minha cidade, a diferença maior é de 12 minutos entre noite e dia. Que país continental, como o Brasil, pode dizer que tem 12 horas de energia solar por dia, além do potencial eólico em grande parte do país?

Mas ninguém quer pensar em matriz energética alternativa. E mais: os mesmos criminosos querem entregar a ELETROBRAS. E, no esboço do projeto, sabem o que está dito? Que os projetos já iniciados do PROINFA — Programa de Incentivo às Fontes Alternativas de Energia Elétrica não terão continuidade — e havia a possibilidade de gerar uma nova matriz energética — e não existirão novos projetos. E indica a energia mais cara e mais destrutiva, que são as usinas termoelétricas, como caminho. Estou brincando? Estou mentindo para vocês?

Venham hoje à tarde para a sessão de debates da Comissão Especial, da qual eu faço parte. Leiam o projeto. Sabem qual é o ativo financeiro hoje da ELETROBRAS? Cento e setenta e um bilhões. Sabem quanto a ELETROBRAS tem em termos de patrimônio, usinas e infraestrutura? Quarenta e sete bilhões. E sabem o que eles querem? Vender por 8 a 12 bilhões. Isso é desenvolvimento para eles. Mas vocês acham que a empresa vai pagar 12 bilhões? Ah, não. Sabe por que, não? O Angorá está coordenando essas taxas de PPI e agora deve assumir o Ministério de Minas e Energia o Moreira Franco. Quando não tiver mandato de Ministro, possivelmente, vai receber algemas, vai ser preso, porque está envolvido em grandes escândalos de desvios de recursos públicos.

Vocês acham que uma empresa de mais de 210 bilhões de ativos em patrimônio vai ser vendida por 10 bilhões, 12 bilhões no máximo e que os canalhas, poderosos do mundo, vão pagar 1 centavo, alguns centavos, porque o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social vai financiar? Eles vão comprar o que é nosso com o nosso dinheiro.



Da mesma forma, a Ferrogrão está prevista para movimentar 43 bilhões de toneladas inicialmente em quase mil quilômetros, são 933, mais 32 de ramal, mais 11 de outro ramal.

Olhem aqui, vejam o que diz, quais são os critérios do leilão? Será pelo maior valor de outorga. Qual é o maior valor? Vocês sabem. Mas sabe qual é o mínimo valor de outorga para uma concessão que é um verdadeiro presente a grandes empresas da área de infraestrutura ferroviária e de grãos do agronegócio? Um real. *“Está mentindo, Edmilson”*. Basta ler. Isso é uma pouca vergonha! Não tem justificção uma obra dessas. E não venham dizer que é justo destruir unidade de conservação, particularmente a Floresta do Jamanxim, porque, afinal, ela já foi antropizada e por ela já passa a BR-163. E não é sobre o asfalto da rodovia que vão passar os trilhos. Então, vamos deixar de canalhice. Será uma nova grande faixa de desmatamento, em mil quilômetros. Cruza quantas vezes Portugal? Dez vezes, sei lá.

Isso é desmatamento, é destruição do equilíbrio ecológico. Mas o que é o equilíbrio ecológico? O direito da floresta inclui o direito dos povos da floresta. Aí, nenhuma liderança camponesa, nenhum ribeirinho, nenhuma liderança indígena, nenhum guerreiro indígena deve arriscar a sua vida. Já mataram sete indígenas este ano que se conhecem. No entanto, sem luta, nós não vamos barrar essa excrecência. Sem luta, as promessas vão ficar no papel, porque, pelo cronograma, o edital já vai ser lançado. Não dá para aceitar!

Não é porque um burocrata domina um cargo numa Agência Nacional ou num Ministério... Eu não estou alegando nada pessoalmente a ninguém na Agência, mas no Ministério... Aliás, os mais importantes Ministérios desse Governo criminoso de Michel Temer estão dominados por chefes de quadrilha. Que moral eles têm para entregar dinheiro público, através do BNDES, com juros subsidiados? Sabe o que é isso? Se um de nós pede empréstimo, compra com cartão de crédito, sabe quanto está pagando de juros? Cerca de 500%.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nilto Tatto) - Conclua, Deputado Edmilson.

O SR. DEPUTADO EDMILSON RODRIGUES - Estou concluindo.

Sabe o que é isso? Qualquer cidadão que pede mil reais vai pagar no ano que vem 500% a mais. A dívida dele será 6 mil reais. Como? *“Ah, se é assim para o*



pobre, para o professor, para o indígena que precisa de alguma grana, para o pescador, para o agricultor familiar, é assim também para os empresários, para os sojeiros, para os latifundiários, para os madeireiros criminosos, grileiros, desmatadores!” Não. Sabe o que o BNDES faz? Para Belo Monte, emprestou dinheiro a 4% ou 4,5%. Enquanto você paga, para cada mil reais, 6 mil, 5 mil a mais, eles pagam 4% de mil reais. Quanto é isso? Quarenta reais. Com o nosso dinheiro, o Governo dá juros negativos, porque, na prática, esses são juros negativos. E o pior: empresta esse dinheiro emitindo títulos, aumentando a dívida pública, que já está em 5 bilhões de reais — é impagável —, empresta a juros altíssimos, com base na taxa SELIC, para emprestar, em favor de projetos destrutivos, a juros de 4,5% ou 5%.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nilto Tatto) - Conclua, Deputado Edmilson.

O SR. DEPUTADO EDMILSON RODRIGUES - Não passarão! E nós temos que resistir. Não temos que arriscar a vida nem que usar, na Semana dos Povos Indígenas, nossa energia e nossa capacidade de usar o arco e flecha para flechar ninguém, mas temos que resistir e temos que dar uma lição. A primeira máquina que entrar tem que ser incendiada, nós só temos que ter o cuidado de tirar o funcionário, porque se trata de vida humana. Ou nós damos prejuízo às empresas que terão 5 anos para construir esse monstro e depois terão 60 anos para fazer outros ramais, para desmatar mais, para destruir tudo o que ainda resta com a resistência dos nossos povos, particularmente na Amazônia...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nilto Tatto) - Conclua, Deputado Edmilson.

O SR. DEPUTADO EDMILSON RODRIGUES - Eu concluo. A Convenção nº 169 é lei nacional. Às vezes se diz: *“Ah, é da ONU, não tem nada a ver!”* É lei nacional, o Congresso a aprovou. Não foi apenas assinada pelo Governo brasileiro nos fóruns internacionais, virou lei quando o Governo a aprovou. Tem que ser cumprida. Se não houver oitiva, não passa ferrovia nenhuma, não passa máquina nenhuma. Não passa canalha nenhuma que, por conta de um cargo burocrático, acha que pode passar por cima do direito à vida e à dignidade do nosso povo.

Desculpem-me. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nilto Tatto) - Obrigado, Deputado Edmilson.



Quero trazer de volta à Mesa agora, por 3 minutos, para responder e fazer as considerações finais, e vou inverter aqui...

A SRA. ALESSANDRA KORAP - Ei, eu vou falar um pouquinho, porque, como vai impactar o nosso território, é nosso o direito de falar. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nilto Tatto) - Alessandra, Alessandra, Alessandra...

A SRA. ALESSANDRA KORAP - Eu quero perguntar para ele aí se ele depende do peixe, se ele come o peixe do rio, se ele tira a castanha do mato, se ele tira a copaíba do mato, porque quem está sendo afetado somos nós, porque está lá a soja, estão lá os graneleiros, 26, 26. Estão matando os nossos peixes.

Para atravessar da minha aldeia para o outro lado, eu tenho medo da barça, é barça enorme. Como é que eu vou ensinar o meu filho a pescar, se tem muito graneleiro lá perto do nosso rio. O Rio Tapajós está sendo contaminado pela soja, pelo...

O meu primo tirou tracajá grande, estava vivo, quando ele foi abrir, o que tinha? Estava podre. Por que o peixe está podre? Será que nós que estamos contaminando o peixe? Dizem assim: é nossa casa, então, é nossa casa. E nós temos o dever de falar como e do jeito que a gente quer, porque quando vai prejudicar a nossa casa, passa a noite planejando, quando vai saber... Foi meia-noite que os Deputados estavam lá, os Senadores, passaram a noite. Mas não vão lá visitar, ao menos dizer: "*Mora índio aí? Mora povo aí?*" Mas não, não vão perguntar não. Será que mora ribeirinho lá, será que o pessoal que depende do peixe, o pescador, está lá pescando, tem que sair de madrugada, passar 4 dias pescando; às vezes, não pega peixe para vender para sustentar a sua família. E nós, que temos que pescar, saímos de madrugada, não pegamos, ou dois peixes chegam? "*Não, meu filho, vamos pescar de novo, porque só tem isso.*" Mas por que tem só isso? Porque estão invadindo o Rio Tapajós. Está cheio de porto, temos que passar 2 ou 3 dias agora pescando para sustentar os nossos filhos. É muita zoada de balsa, é muita zoada de barça. Cada vez estão comprando territórios lá, os mato-grossenses, sabe-se lá o quê? Construindo porto. O porto está nos sufocando.

A nossa aldeia está ficando no meio dos empreendimentos. E cada vez está avançando, mas estão perguntando para a gente, como será que nós estamos



vivendo, os impactos que nós estamos vivendo com o peixe, com os animais, que estão se afastando?

Eu tenho de vir aqui e dizer: não queremos Ferrogrão, não queremos porto de soja e não queremos hidrelétrica e não queremos mineração no nosso território. Queremos vida, queremos nosso território demarcado. Isso é o dever do Governo. (Palmas.)

Nós não viemos invadindo o Brasil, como vocês. Quando chegaram aqui, em 1500, nós já estávamos aqui. O homem chegou para nos enganar com espelhos. Mas nós não queremos mais ser enganados com espelhos, não. Nós queremos a nossa vida, queremos a nossa casa em paz. Não queremos ser enganados como fizeram com Belo Monte, não. Nós não queremos ser massacrados como fizeram com Belo Monte. Nós queremos o nosso rio vivo, sem barragem, sem agrotóxico.

O Sr. Leonardo mostrou que essa comida vai para a mesa do povo brasileiro. Para mim isso é mentira. Para a mesa do brasileiro vai a macaxeira, para a mesa do brasileiro também vai carne, vai frango, vai peixe. Quando falam que existe vegetação lá, pergunto: que vegetação? Isso é eucalipto, contaminando as nascentes de vocês. E querem acabar agora com o nosso território. Querem acabar com as nossas nascentes, com os nossos rios sem nos perguntarem: “Índios, vocês querem isso?” Não!

Só querem invadir, só querem aprovar projetos que nos massacram. E nós não vamos deixar! O povo mundurucu não vai deixar, junto com os ribeirinhos de Montanha e Mangabal! Nós também fizemos uma aliança com os ribeirinhos. Nós temos um protocolo dos mundurucus e dos ribeirinhos de Montanha e Mangabal e do Pimental. Precisamos ser consultados. Os pescadores também precisam ser consultados. O IBAMA está aí. Mas o IBAMA é o que mesmo? Ele serve para dar licenças para quem? Será que é para nós? Não! É para os grandes! Uma mulher falou desse jeito: “Quando é para cortar um pé de castanha, o IBAMA vai lá, mas, quando é para fazer uma roça, quando é para acabar com milhares de hectares, o IBAMA dá a licença”. Ele deu licença para Belo Monte, deu licença para o Rio Teles Pires. Seu Manuel, a Força Nacional está no Rio Teles Pires.

No povo mundurucu, o pajé não pode fazer rituais porque eles mataram a mãe dos peixes. O nosso povo está lá, sofrendo. Nós não podemos ir mais ao nosso



território, porque o IBAMA deu licença para construir grandes empreendimentos, para nos matar. Para que serve o ICMBio? Para que serve o IBAMA? Só para ganhar às nossas custas! Eles só estão lá porque nós existimos! Nós sabemos que qualquer um desses órgãos serve para eles, e não para nós. Mas nós vamos dizer sempre: precisamos ser consultados! É nossa terra! Quando forem fazer alguma coisa na nossa terra, consultem primeiro! Isso é falta de respeito! Nós não somos objetos de nenhum de vocês. Nós temos a autonomia de decidir. Os caciques, os pajés, as crianças e as mulheres, todos eles precisam ser consultados! (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nilto Tatto) - Obrigado, Alessandra.

Estou voltando para a Mesa. Vamos inverter agora.

Concedo a palavra ao André, por 3 minutos.

O SR. ANDRÉ LUÍS FERREIRA - Acho que o Brent fez uma pergunta sobre projetos cumulativos. Essa discussão do planejamento compreende isso, porque você trabalha em rede. Então, por exemplo, a Ferrogrão está conectada a Tapajós, que tem alimentação. Se você vir isso no modelo, então é possível tratar isso, o que reafirma mais uma vez.

Eu queria agradecer a oportunidade de ter tocado nesse ponto. E vou reafirmar ainda mais que o que eu tenho visto aqui reforça as minhas convicções sobre a necessidade de discutirmos esses riscos sociais e ambientais muito antes da definição do projeto. Eu não vou me estender porque eu repetiria o que já falei. Estou bastante convicto de que apostar na revisão de um plano de logística, discutir alternativas de rotas para a movimentação de cargas é uma coisa importantíssima. E isso precede a discussão dos riscos sociais e ambientais de projetos. Eu não sei se haverá tempo para o processo no caso da Ferrogrão.

De todo modo, precisamos ter um olhar para o futuro, porque, passado esse projeto, virão outros. Essa é a minha impressão. Eu tenho pouca experiência em avaliar impacto ambiental de projetos na Amazônia, então, não vou falar desse ponto de vista. Mas o que me parece é que nós precisamos civilizar o processo.

Eu acho que a sociedade brasileira pode ir por essa direção. Há técnicos no Governo que podem auxiliar isso. Vou reafirmar a necessidade de nós discutirmos modelo de desenvolvimento, discutirmos caminhos para viabilizar a logística no País. E essa discussão dos riscos sociais e ambientais precisa anteceder, e muito, a



discussão de projetos específicos. Parece-me que é preciso levar essas discussões ao nível do planejamento e não do projeto já definido. Eu acho que as coisas que nós temos ouvido aqui têm que ser vistas como um *input* ao processo de planejamento, que precede a escolha por um projeto ou outro. Ela ajuda a escolher os projetos. Então, é importante levar isso em conta, não apenas para discutir questões compensatórias; é muito antes, é para discutir a pertinência do projeto.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nilto Tatto) - Obrigado, André.

Passo a palavra agora para o Sr. Leonardo Minaré Brauna, Assessor Técnico da Associação dos Produtores de Soja — APROSOJA Brasil.

O SR. LEONARDO MINARÉ BRAUNA - Boa tarde a todos. Novamente quero agradecer o convite ao Deputado Nilto Tatto. Nós somos produtores e vamos continuar produzindo, ampliando a nossa produtividade, crescendo. A sociedade brasileira sabe da importância da atividade econômica agropecuária no cenário de exportação. Seja a pauta que for, precisamos de corredores logísticos. Nós temos o frete mais caro. Precisamos de opções. Precisamos ver como baratear, como melhorar isso. As distâncias são longas. O País é continental. E precisamos ter ferramentas para poder escoar a nossa produção.

Nós estamos abertos sempre para discutir qualquer coisa, qualquer opção.

Muito obrigado a todos!

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nilto Tatto) - Obrigado, Leonardo.

Passo a palavra, agora, para Adailton Cardoso Dias, Diretor de Planejamento da Empresa de Planejamento e Logística.

O SR. ADAILTON CARDOSO DIAS - Bom, eu vou fazer apenas um breve comentário sobre alguns questionamentos feitos aqui.

Em relação à divulgação da Ferrogrão como projeto em 2016, eu quero fazer uma observação. À época em que foi publicada a primeira versão do PNLI, nós tínhamos um cenário avaliado em 2015. Naquele momento, efetivamente, o estudo da Ferrogrão estava em andamento, não estava concluído. Então, nós o levamos em consideração como um projeto, especificamente.

Já na publicação da última versão do PNLI, no mês de março, o projeto da Ferrogrão já tinha sido levado a audiência pública e, inclusive, qualificado pela



própria Secretaria do PPI, pelo Conselho do PPI. Então, a partir daí, nós o consideramos, na nossa avaliação, como um projeto já definido pelo Governo; não como um projeto que careceria de uma simulação a respeito dos impactos.

É relevante levarmos em consideração também que, em 2015, a visão do Governo era ainda a de executar obras com recursos do Tesouro. Então, a visão era muito diferenciada. Por isso, a FICO e a FIOLE, principalmente, têm um grande nível de investimento do Governo Federal e serão licitadas já com a parte da infraestrutura toda concluída, semelhante ao que ocorreu com a Ferrovia Norte-Sul, que, na nossa avaliação, no estágio em que ela se encontra hoje, não tem comparação com a FEPASA, pelo menos no trecho já construído. Então, essas foram as premissas iniciais que levamos em consideração.

Eu faço uma ressalva na minha fala em relação ao que comentei sobre o paralelismo entre a BR-163 e a Ferrogrão. Quando eu disse que a Ferrogrão ocuparia praticamente a mesma área que a 163 ocupa, eu me posicionei de maneira incorreta. Na realidade, ela segue a mesma diretriz que a 163. Em alguns pontos ela se aproxima da 163, mas em outros pontos nem tanto. Eu quis dizer que existe uma diretriz na 163, e essa diretriz foi também utilizada como referência para a Ferrogrão. Mas, necessariamente, a Ferrogrão não vai ser construída em cima da 163. Nós sabemos disso.

(Não identificado) - Como todas as matrizes ambientais da 163 vão estar dentro desse projeto? Esse projeto continua sendo uma mentira, e a explicação do senhor também!

O SR. ADAILTON CARDOSO DIAS - Não, eu estou dizendo que vai ser paralela, não vai ser em cima da 163. E isso é uma verdade.

(Não identificado) - E nem do lado.

O SR. ADAILTON CARDOSO DIAS - Tudo bem.

(Não identificado) - Ela vai desmatar! Vamos falar a verdade?

O SR. ADAILTON CARDOSO DIAS - Quando eu digo ao lado, senhora...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nilto Tatto) - A palavra está com a Mesa.

O SR. ADAILTON CARDOSO DIAS - Eu agradeço, mais uma vez, ao Deputado Nilto Tatto a oportunidade. A nossa intenção é buscar a melhor solução



possível. E a EPL está à disposição para esclarecer aos senhores qualquer colocação que tenha sido feita aqui e que, eventualmente, não tenha sido explicada.

Muito obrigado e boa tarde!

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nilto Tatto) - Obrigado, Adailton.

Passo a palavra, agora, ao Tarcísio Gomes de Freitas, Secretário de Coordenação de Projetos da Secretaria Especial do PPI.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Diante de tudo o que foi dito aqui, acho que cabe fazer uma apresentação pessoal. É bom que se entenda quem é que está aqui do outro lado da bancada e quem é que está tentando fazer os projetos.

Eu fui oficial do Exército por 17 anos, servi 6 anos na Amazônia, sou apaixonado pela Amazônia. Hoje sou dirigente do Governo Temer, como fui dirigente, no passado, do Governo Dilma. Não tenho cor de partido. Acredito no que estou fazendo.

Quando se toma a decisão de tentar viabilizar uma ferrovia é que se estudou a hidrovia, é que se estudou o aumento de capacidade da BR-163, é que se chegou... *(Manifestação no plenário.)*

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nilto Tatto) - Peço só 1 minuto.

Nós organizamos o seminário, convidamos as pessoas para falarem, e, portanto, aqueles que vieram falar aqui têm que ter garantido... *(Manifestação no plenário.)*

Quem vai fazer o juízo de valor, avaliar se é verdade ou não, é cada um. *(Manifestação no plenário.)*

Todo mundo que acompanha audiência pública sabe que não é comum nesta Casa abrir para o debate, mas, por decisão própria, eu fiz isso.

Portanto, no momento em que uma pessoa estiver falando, deixe-a falar. Nós vamos ter outras Mesas à tarde, e vai haver oportunidade de abriremos novamente para o debate.

Por favor, para garantirmos aquilo que não é comum nesta Casa, abrir para o debate, eu peço que façamos isso na parte da tarde.

Tem a palavra o Sr. Tarcísio.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Obrigado.



Então, algumas alternativas foram avaliadas e nós acreditamos que a ferrovia seja a melhor delas.

Algumas questões foram colocadas aqui, como, por exemplo, o teto dos custos. Talvez tenha que haver uma calibragem. Nós estamos abertos a discutir isso.

Uma coisa é o custo da mitigação; outra coisa é o passivo, que caberá totalmente ao operador. São coisas distintas. Nós temos que fazer essa distinção. O passivo ambiental é de responsabilidade do empreendedor. Qualquer dano vai ser de responsabilidade do operador ao longo de todo o período de concessão. Isso é o que está modelado.

O projeto vai passar pelo TCU. A legislação impõe isso. Não há uma concessão que façamos que não passe pelo Tribunal de Contas. Nós fizemos 75 leilões até agora, em 21 meses, e todos passaram pelo Tribunal de Contas. Então, ele vai ser avaliado pelo Tribunal de Contas, como reza a legislação. Nós não vamos fazer absolutamente nada fora da legislação.

Nós temos todo o interesse em discutir com as comunidades, com as populações atingidas; temos total interesse no diálogo. E a nossa postura aqui não é de briga. Nós não viemos aqui para a luta. Nós viemos aqui para conversar, para abrir o diálogo, para nos colocar à disposição.

É óbvio que nós temos que ver qual é o melhor momento para fazer essa discussão, ou, pelo menos, para aprofundá-la. Isso não quer dizer que a discussão não possa começar agora; não quer dizer que não possamos receber os primeiros *inputs* agora; não quer dizer que não possamos fazer aprimoramentos no contrato e no edital desde já. É claro que, depois, o aprofundamento, os PBAS vão ser feitos ao longo do processo — se houver empreendedor. Essa é a preocupação.

Senhores, nós acreditamos que a ferrovia é uma coisa boa para o País. E o tempo vai dizer se é ou não. Se não for, ela não vai se tornar possível.

Para nós, esse é mais um projeto. Se ela não se tornar viável, no dia seguinte, estaremos focados nos 99 outros projetos que temos na carteira.

Nós temos a opção de fazer uma ferrovia que traga benefícios para o País, para a região, de forma sustentável; que traga benefícios para todas as



comunidades afetadas; ou podemos simplesmente inviabilizar o projeto e não fazer a ferrovia.

Para mim, particularmente, não faz diferença alguma. É mais um projeto. Nós acreditamos que ele é bom e vamos trabalhar para fazê-lo da melhor forma possível. Não queremos passar por cima de ninguém. Ou vocês acham que nós ficamos satisfeitos com o que aconteceu em Altamira? Não ficamos. Ou vocês acham que nós ficamos felizes com o resultado da BR-163? Não ficamos. Não estamos satisfeitos. Achamos que podemos fazer melhor.

E nós temos a oportunidade de fazer melhor e podemos fazer isso juntos.

Esse é o convite que deixo aqui.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nilto Tatto) - Obrigado, Tarcísio.

Nós já vamos encerrar esta primeira parte. À tarde haverá mais duas Mesas. A primeira é: *Ferrogrão, Planejamento, Licenciamento e Modelo de Concessão*. A segunda é: *Governança Territorial e Direitos Socioambientais*.

Nós vamos retomar às 14h15min, porque atrasamos 15 minutos. Só que, neste plenário, pelas regras da Casa, vai funcionar a Comissão de Orçamento, que tem prioridade. Então, nós vamos retomar, à tarde, no Plenário 4. Como lá é menor, na hora em que lotar, vai estar disponível também o Plenário 3, onde a reunião vai ser transmitida pelo telão, simultaneamente.

Então, repito: vamos voltar às 14h15min, nos Plenários 4 e 3.

Obrigado, André, Tarcísio, Adailton e Leonardo. Vocês estão convidados a participar dos trabalhos também na parte da tarde.