



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Diretoria de Licenciamento Ambiental
SCEN Trecho 2 Ed. Sede do Ibama - Brasília - DF
CEP: 70818-900 e (61) 3316-1282 - 1745
www.ibama.gov.br

OF 02001.003286/2017-57 DILIC/IBAMA

Brasília, 26 de abril de 2017.


À Senhora
Maria Janete Albuquerque de Carvalho
Coordenadora da Ministério da Justiça - Fundação Nacional do Índio - Funai
SBS Quadra 02 Lote 14 Ed. Cleto Meireles
BRASÍLIA - DISTRITO FEDERAL
CEP.: 70070120

Assunto: **Ferrovia de Integração Centro Oeste**

Senhora Coordenadora,

1. Encaminho para avaliação da pertinência, cópia do ofício nº 561/2017/SUAMB, sobre o licenciamento ambiental da Ferrovia de Integração Centro-Oeste.

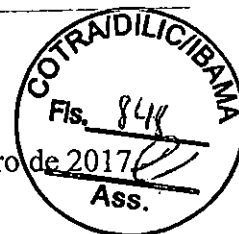
Atenciosamente,


JONATAS SOUZA DA TRINDADE
Diretor Substituto da DILIC/IBAMA

Recebi em: 26 / 04 / 17
Horário: 16 : 16
Nome: Adriane
Protocolo - FUI/IAI

OFÍCIO Nº 561/2017/SUAMB

Brasília, 14 de fevereiro de 2017



DIGITALIZADO NO IBAMA

A Sua Senhoria a Senhora

LARISSA CAROLINA AMORIM DOS SANTOS

Coordenadora de Transportes – Rodovias e Ferrovias

Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis

Setor de Clubes Norte, trecho 2 – Ed. Sede do IBAMA, Bloco “A”, Térreo

CEP 70.800-900 – Brasília/DF

Assunto: Ferrovia de Integração Centro Oeste – FICO – EF 354.

Senhora Coordenadora,

1. Diante das tratativas decorrentes das reuniões na Casa Civil da Presidência da República nos dias 25/01/17 e 06/02/17, onde discutiu-se sobre os componentes indígenas incluídos pela FUNAI no processo de Licenciamento Ambiental da Ferrovia de Integração Centro Oeste (FICO – EF 354), demonstramos a seguir as exigências advindas da FUNAI na Licença Prévia (LP) nº 349/2014 e as considerações da VALEC.

2. Ressaltamos que essas exigências extrapolam o que se entende de causa e efeito dos impactos decorrentes da instalação da ferrovia e ainda, algumas são juridicamente incompatíveis com a função original de uma Empresa Pública responsável pela infraestrutura ferroviária.

3. Os itens abaixo foram reproduzidos do Ofício 389/2014/DPDS/FUNAI-MJ, referente à condicionante 2.2 da LP 349/2014:

3.1 “Estudo para criação de corredores de ligação entre as Terras Indígenas impactadas utilizando-se as áreas remanescentes de cerrados compostas por APPs e RLs por meio de acordos previstos no Decreto 7.746 (que institui a PNGATI) ...”

a) A elaboração de estudos para criação de corredores de ligação entre as Terras Indígenas (TI) não guarda relação com o empreendimento. O traçado da EF 354 foi desenvolvido para não interceptar nenhuma Terra Indígena. Nas tabelas abaixo apresentamos as distâncias das TI à ferrovia:



TERRAS INDÍGENAS	DISTÂNCIA DA EF 354 (km)
XAVANTE	
Marechal Rondon	28,02
Parabubu-Culuene	59,53
Pimentel Barbosa	16,83
Areões	14,69
Hu'uhi	61,20
Soupá	56,21
Norotsurã	70,08

TERRAS INDÍGENAS	DISTÂNCIA DA EF 354 (km)
XINGU	
Parque do Xingu	41,62
Ikpeng	94,44
Batovi	42,86
Pequizal do Naruvotu	56,18

TERRAS INDÍGENAS	DISTÂNCIA DA EF 354 (km)
NOROESTE do MT	
Pirineus de Souza	1,41
Enawenê-Nawê	17,43
Nambikwara	1,06
Vale do Guaporé	4,89
Pequizal	41,83
Lagoa dos Brincos	26,64
Taihantesu	18,24
Myky	47,16
Tirecatinga	4,86
Utiariti	7,64
Irantxe	7,11
Manoki	3,55
Pirineus de Souza	1,41

Apenas as TI grifadas de cor laranja estão à menos de 10 km da ferrovia, não interceptadas pela ferrovia e pertencem ao complexo do Noroeste do Mato Grosso. Em complementação, enfatiza-se que a faixa de domínio da ferrovia é cercada e bem protegida e seu projeto contempla passagens para a fauna silvestre e doméstica, passagens veiculares e passagens para as comunidades indígenas que, inclusive, se manifestaram pelas suas preferências (se superior, inferior ou em nível). A proposta da VALEC, portanto, é retirar este item, tendo em vista a não correlação com os impactos causados pela ferrovia.



3.2 "Criação de corredor de ligação entre as TIs Xavante e Pimentel Barbosa e Arêdes. Para tanto pode ser utilizado instrumento jurídico de desapropriação com vistas a aquisição de área formalizada por Portaria de Declaração de Utilidade Pública do Ministério dos Transportes".

b) A VALEC utiliza o Decreto de Utilidade Pública - DUP apenas para realizar as desapropriações indispensáveis à implantação de ferrovias. DUPs emitidos em favor da VALEC são fundamentados no item "i" do Decreto-Lei nº 3.365/41, que considera utilidade pública "a abertura, conservação e melhoramento de vias ou logradouros públicos; a execução de planos de urbanização; o parcelamento do solo, com ou sem edificação, para sua melhor utilização econômica, higiênica ou estética; a construção ou a ampliação de distritos industriais."

Portanto, o DUP em favor da VALEC não é capaz de fundamentar desapropriações para fins de criação de um corredor entre TI, servindo unicamente para desapropriar áreas estritamente necessárias à construção ferroviária. Maiores detalhes encontram-se no Parecer nº 195/2015-ASJUR/BSB, em anexo.

Destaca-se oportunamente que a utilidade pública declarada para a VALEC é por meio de Decreto Presidencial.

Por fim, para este item, vale informar que o DUP da FICO é de 1 km para cada lado da faixa de domínio da ferrovia e que a distância mínima, em linha reta, entre as duas TI em questão é de aproximadamente 40 km.

Posto isso, a proposta da VALEC é a retirada desta exigência tanto pelos motivos jurídicos acima explicitados como pela ausência da relação de causa e efeito já explorados no item 3.1.

3.3 "Prever a obrigatoriedade da utilização pela VALEC da malha viária já existente no Estado tendo em vista o atendimento aos Portos Secos que serão instalados ao longo da ferrovia evitando assim a implantação de novas rodovias no estado."

c) Foi solicitada, por meio do Ofício nº 3.940/2014/SUAMB (protocolo FUNAI: 08620.086019/2014-53), anexo, a retirada da obrigatoriedade deste item, uma vez que a instalação desses portos secos depende de estudos de viabilidade e de mercado específicos. Destacamos que a VALEC já leva em consideração a malha rodoviária existente para a instalação dos pátios e portos secos e, sempre que possível considerará a localização de estradas já concluídas, inclusive por necessidade de ligação intermodal, que é fundamental ao transporte de produtos.

Assim, a proposta da VALEC é a retirada também deste item, devido a inviabilidade de atendimento sob a perspectiva única e exclusiva das comunidades indígenas.

3.4 "Considerando o indicativo do Governo Federal em priorizar em uma eventual LI o trecho de Campinorte à Lucas do Rio Verde, bem como o fato de os estudos de viabilidade (EVTEA) do trecho Lucas do Rio Verde-Vilhena ainda não terem sido finalizados, é imprescindível de que o conteúdo do ECI do Noroeste do MT seja

complementado a fim de melhor dimensionar e detalhar alguns impactos/medidas específicos, dentre os quais os impactos advindos da implantação de terminais de carregamento/"Porto Seco", cuja localização ainda é indisponível e pode impactar diretamente a Terra Indígena Parque do Aripuanã, do Povo Cinta Larga e seja atualizado face à nova realidade fundiária, demográfica, econômica, política e sociocultural da região, em acelerada transformação.

- d) Informamos que todos os estudos necessários, oportunamente, serão atualizados quando houver indicativo de continuidade das obras para o trecho entre Lucas do Rio Verde e Vilhena. A VALEC propõe dar continuidade aos estudos e elaborações futuras de PBAI apenas para as comunidades que se encontram a menos de 10 km da ferrovia (marcadas de cor laranja nas tabelas acima)

3.5 "Apresentação do ECI Xingu aos povos Xinguanos e melhor dimensionamento dos impactos e medidas compensatórias e mitigatórias na fase de detalhamento do Componente Indígena do Plano Básico Ambiental para possível emissão de LI observando que a metodologia de fontes secundárias foi insuficiente tendo em vista o impasse relativo ao processo de licenciamento ambiental da BR-242. "

- e) O ECI do Xingu foi aprovado pela FUNAI conforme Informação Técnica nº 132/2014/COTRAM/CGLIC/DPDS/FUNAI-MJ, por meio do Ofício nº 377/2014/PRES/FUNAI-MJ, anexo. Ademais, foi apresentado pelo Antropólogo aprovado, no Posto Leonardo do Parque Indígena do Xingu, em novembro de 2014. Dessa forma, julgamos impertinente a exigência de novas apresentações levando em consideração outro processo de licenciamento ambiental, o da BR 242, empreendimento este que não pertence à VALEC e, portanto, solicitamos a retirada deste item.

3.6 "No escopo da complementação dos ECI Xingu e em consonância com os apontamentos dos estudos, a Funai indicará a necessidade de inclusão da TI Wawi no processo de licenciamento ambiental da FICO – na fase vigente, prevendo um contexto bastante impactado e tensionado pelos empreendimentos de grande porte no entorno do parque Indígena do Xingu e Terras Indígenas contíguas. "

- f) A VALEC propôs em reunião com a FUNAI, a retirada desta exigência tanto pela distância da ferrovia à TI Wawi como pelo fato de não ter sido exigida sua inclusão no âmbito do ECI já desenvolvido e aprovado pela FUNAI. A inclusão desta TI demandará o início de todo o processo burocrático exigido pela FUNAI não previsto no momento de planejamento de contratação do ECI devido ao fato de ter sido exigido extemporaneamente por aquela Fundação.

3.7 "Detalhamento do Componente Indígena do Plano Básico Ambiental, garantindo a participação dos povos indígenas, com realização das oficinas nas Terras Indígenas envolvidas. "

- g) Foi proposto à FUNAI, durante a reunião mencionada acima, que este detalhamento seja desenvolvido para as comunidades das TI do complexo do Noroeste do Mato Grosso, que se encontram a menos de 10 km de distância da ferrovia.

4. Com base em tudo que foi exposto, permitir e corroborar que questões de Estado, que porventura afetaram no passado as comunidades indígenas, sejam transferidas para o empreendedor, sem que guardem relação de causa e efeito com o empreendimento, torna-se um risco para o processo de licenciamento ambiental e conseqüentemente ao desenvolvimento do país.

5. Além disso, em 2015 foi publicada a Portaria Interministerial nº 060/2015 que estabeleceu distâncias para a realização de estudos dos componentes indígenas. Neste caso concreto, que trata exclusivamente dos complexos Xavante e Xingu, cuja distância mais próxima entre a ferrovia e as Terras Xavante é de 14,69 km e, do Parque do Xingu é de 41,62 km, evidencia-se que os mesmos extrapolam o estabelecido na Portaria.

6. Apesar do processo de licenciamento ambiental da FICO ter se iniciado em fevereiro de 2009, entendemos que não deveria ser dado prosseguimento aos estudos e medidas nessas terras indígenas (Terras Xavante e Parque do Xingu), por não ter impacto direto do empreendimento, inclusive estando as mesmas a distâncias superiores às definidas na Portaria Interministerial. Ressalta-se também, à existência de demais empreendimentos que incorporarão tais TI tornando os estudos e medidas compensatórias redundantes onerando assim, os cofres públicos.

7. Perante o exposto e as discussões ocorridas em reuniões na Casa Civil da Presidência da República, solicitamos a revisão dos itens elencados neste documento, bem como da supressão das exigências referentes às Terras Indígenas do complexo Xavante e do Parque do Xingu para a futura emissão da Licença de Instalação para o trecho entre os municípios de Campinorte/GO e Lucas do Rio Verde/MT.

Atenciosamente,



PAULA DURANTE TAGLIARI
Superintendente de Meio Ambiente

Aos analistas ambientais

*Cristiane Lopes e
Gustavo Gonçalves,*

Para avaliação do pleito.

Em 17/02/17.

*Arquivado
Coordenadora de Licenciamento de
Transportes-Substâncias
Matrícula: 1872002*

EM BRANCO