



ESTADO DE MATO GROSSO  
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA  
SECRETARIA PARLAMENTAR DA MESA DIRETORA  
NÚCLEO DAS CÂMARAS SETORIAIS TEMÁTICAS  
CÂMARA SETORIAL TEMÁTICA DA FERROGRÃO

Parecer nº. 001/2023

Cuiabá, 18 de maio de 2023.

Excelentíssimos Senhores Deputados e Deputada,  
Senhoras e Senhores Membros desta Câmara Setorial Temática  
População do Estado de Mato Grosso

Relatório Final

Câmara Setorial Temática - Assembleia Legislativa do Estado do Mato Grosso

16	LIDO
Na Sessão da:	
Em, 24 / 05 / 20 23	
1º Secretário	

A Câmara Setorial Temática foi idealizada pelo Deputado Estadual Reck Junior com o objetivo de debater, acompanhar e propor Parecer sobre a judicialização da Ferrogrão (EF-170). A CST foi formalmente criada pela Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso em 1 de maio de 2023 mediante Ato 019/2023 com os seguintes membros:

I - **Presidente:** Deputado Estadual Reck Junior;

II - **Relator:** Giorgio Aguiar da Silva – Advogado e Servidor da Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso;

III - **Secretário:** Mariozan Pereira da Mota – Servidor da Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso;

IV - **Membros:** Valter Miotto – Deputado Estadual; Vilmondes Sebastião Tomain (FAMATO – Federação da Agricultura e Pecuária do Estado de Mato Grosso); Wellington Andrade (APROSOJA/MT – Associação de Produtores de Soja e Milho do Estado de Mato Grosso); Edeon Vaz Ferreira (Movimento Pró Logística/MT); Décio Tocantins (AMPA/MT – Associação Matogrossense dos Produtores de Algodão); Ricardo Tomczyk e André Nassar (ABIOVE – Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais); Custódio Rodrigues (ACRISMAT – Associação dos Criadores de Suínos de Mato Grosso); Amado de Oliveira Filho (ACRIMAT – Associação dos Criadores de Mato Grosso); Edgar Borges (FIEMT – Federação das Indústrias do Estado de Mato Grosso); Ronilson Rondon Barbosa (OAB/MT – Ordem dos Advogados do Brasil Seccional Mato Grosso); Ariadne Simões (Advogada).



**ESTADO DE MATO GROSSO**  
**ASSEMBLEIA LEGISLATIVA**  
**SECRETARIA PARLAMENTAR DA MESA DIRETORA**  
**NÚCLEO DAS CÂMARAS SETORIAIS TEMÁTICAS**  
**CÂMARA SETORIAL TEMÁTICA DA FERROGRÃO**

---

Os primeiros atos foram utilizados para o planejamento, organização e recepção de dados levantados pelas entidades acerca da Ferrovia a fim de diagnosticar, estudar e elaborar o parecer final a ser entregue aos Ministros do Supremo Tribunal Federal em razão do julgamento da ADI 6553.

## **1. DO OBJETO DA CÂMARA SETORIAL TEMÁTICA**

O objeto deste parecer é a instalação da Ferrovia EF-170 entre os municípios de Sinop/MT e Miritituba/PA, distrito do município de Itaituba/PA, com extensão de aproximadamente 933 quilômetros, sendo um corredor a ser consolidado que fortalecerá uma nova rota para exportação da soja e do milho no Brasil.

Após a realização de seis sessões presenciais de audiência pública, realizada pela ANTT, bem como a consulta pública finalizada em 07/05/2020, a sequência deste projeto foi suspenso por força de uma decisão judicial emanada pelo Excelentíssimo Ministro Alexandre de Moraes do Supremo Tribunal Federal, relator da ADI 6553, de autoria do Partido Socialismo e Liberdade (PSOL), questionando a validade da Lei n.º 13.452/2017, oriunda da conversão da Medida Provisória n.º 758/2016.

Em síntese, referida Ação Direta de Inconstitucionalidade alega frontal violação aos princípios constitucionais da reserva legal e da proibição do retrocesso socioambiental, vez que referida lei prevê a desafetação de 0,054% dos 1.302.000 hectares de dimensão do Parque Nacional do Jamanxim, destinados aos leitos e às faixas de domínio da EF-170 e da BR-163.

Com isso, propõe que a Lei 13.452/2017 deveria ter sido promovida por iniciativa de lei formal, não por medida provisória, como também haveria violação ao art. 216, da CF/88, vez que o Parque Nacional do Jamanxim é um patrimônio cultural imaterial; e por fim, violação ao art. 231, da *Lex Fundamental*, em razão de supostamente afetar povos indígenas da região.

Após a oitiva da Procuradoria Geral da República, da Advocacia-Geral da União, da Presidência da República, do Senado da República, da Câmara dos Deputados, todos pela não concessão da medida liminar pleiteada, como também pela improcedência da ação e validade dos atos legislativos, o juízo Constitucional pronunciou-se pelo deferimento da medida cautelar proferida em 15/03/2021, para o fim de determinar a suspensão da eficácia da Lei 13.452/2017, bem assim aos processos relacionados à *Ferrogrão* existentes nos órgãos executores do projeto.





**ESTADO DE MATO GROSSO**  
**ASSEMBLEIA LEGISLATIVA**  
**SECRETARIA PARLAMENTAR DA MESA DIRETORA**  
**NÚCLEO DAS CÂMARAS SETORIAIS TEMÁTICAS**  
**CÂMARA SETORIAL TEMÁTICA DA FERROGRÃO**

---

Uma vez pautado pelo i. relator Ministro Alexandre de Moraes, para iniciar o julgamento em 31 de maio de 2023, viu-se a necessidade da elaboração de um parecer com dados robustos, apresentados pelas entidades representativas, de lavra do Parlamento do Estado de Mato Grosso a ser jungido aos autos, a fim de fornecer elementos que subsidiem a Suprema Corte da necessidade da improcedência da presente ADI 6553.

**2. DO REFLEXO DA FERROVIA EF-170 PARA O ESTADO DE MATO GROSSO. DOS DADOS OBTIDOS PELA CÂMARA SETORIAL TEMÁTICA.**

O Brasil, país de dimensões continentais é um dos maiores produtores de soja, milho, algodão e pecuária bovina de corte do mundo, competindo com Estados Unidos, Argentina, Canadá e Austrália para alimentar chineses, japoneses, indianos, africanos e outros povos no mundo. Dentro da porteira, nossa produção é uma das mais competentes do planeta, mas perde grande parte dessa competitividade da porteira para fora. Nosso grande gargalo é a deficiência na infraestrutura logística.

Dados da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária – EMBRAPA informam que o Brasil preserva 66,3% do seu território, utilizando 13,2% em pastagens plantadas e 8% nativas. A agricultura ocupa 7,8% do território brasileiro. O Estado de Mato Grosso cultiva 10,8 milhões de hectares com soja e sobre essa área, em segunda safra, planta o milho, em 5,2 milhões de hectares. A isso se somam ainda a produção de algodão, resultando em uma produção média de 90 milhões de toneladas de grãos e fibras, por safra.

Mato Grosso possui ainda, mais de 13 milhões de hectares de pastagens aptas a agricultura, ou seja, tem potencial para produzir acima de 170 milhões de toneladas de grãos e fibras em curto espaço de tempo. De acordo com o Instituto Mato-grossense de Economia Agropecuária - IMEA, em 2032 Mato Grosso poderá produzir 144 milhões de toneladas de grãos e algodão, carecendo de meios de transportes eficientes para acompanhar esse crescimento.

Para isso, o investimento em ferrovias é uma alternativa necessária e urgente pensando em sustentabilidade ambiental e eficiência de transporte. De acordo com o projeto preliminar, a EF-170 (*Ferrogrão*), por exemplo, operará com comboios de 160 vagões de 100 toneladas cada, totalizando 16.000 toneladas por viagem, isto com 3 locomotivas de 4 motores cada, o que nos mostra que cada comboio com 12 motores substituirá 400 caminhões, ou seja, 400 motores. Somente este ganho ambiental já justifica sua implantação.



**ESTADO DE MATO GROSSO**  
**ASSEMBLEIA LEGISLATIVA**  
**SECRETARIA PARLAMENTAR DA MESA DIRETORA**  
**NÚCLEO DAS CÂMARAS SETORIAIS TEMÁTICAS**  
**CÂMARA SETORIAL TEMÁTICA DA FERROGRÃO**

---

A área de influência da EF-170 contempla todo Médio Norte e Norte de Mato Grosso com produção atual de 42 milhões de toneladas de soja e milho. Conforme o IMEA, em 2030, Mato Grosso produzirá nesta área mais de 60 milhões de toneladas, sem nenhum desmatamento, e o crescimento se dará somente aproveitando as áreas de pastagem. Seu traçado acompanha em aproximadamente 90% o traçado existente da BR-163, o que nos mostra que a supressão vegetal necessária para construção da ferrovia é muito pequena.

As justificativas para a EF-170 (*Ferrogrão*) e os fatores que a tornam o grande empreendimento de infraestrutura da agropecuária e do País são inúmeros, sendo alguns deles a seguir elencados:

- (a) garantia para a expansão da produção agrícola brasileira;
- (b) barateamento do transporte de grãos e fibras para o porto de exportação;
- (c) redução do custo de frete em comparação com o modal rodoviário;
- (d) aumento da competitividade do produto agrícola brasileiro com a redução do custo logístico;
- (e) melhor distribuição do transporte agrícola pelos modais brasileiros;
- (f) alívio para o uso das rodovias brasileiras, especialmente para a BR-163;
- (g) maior capacidade de carga transportada na comparação com o modal rodoviário;
- (h) criação de 373 mil empregos (30 mil diretos);
- (i) geração de desenvolvimento social e econômico ao longo da sua extensão;
- (j) ganhos ambientais em virtude da substituição de centenas de caminhões que fazem hoje o transporte com a emissão de toneladas de CO<sub>2</sub> (redução em mais de 800 mil toneladas de CO<sub>2</sub> por ano);
- (k) projeção de compensações ambientais da ordem de R\$ 765 milhões;
- (l) efeito inibidor de desmatamento na medida em que evitará o efeito “espinha de peixe” com a abertura de ramais na BR-163;





**ESTADO DE MATO GROSSO**  
**ASSEMBLEIA LEGISLATIVA**  
**SECRETARIA PARLAMENTAR DA MESA DIRETORA**  
**NÚCLEO DAS CÂMARAS SETORIAIS TEMÁTICAS**  
**CÂMARA SETORIAL TEMÁTICA DA FERROGRÃO**

---

- (m) traçado que coincide em 90% com a faixa de domínio da BR-163;
- (n) não interceptará nenhuma terra indígena;
- (o) implantação programada de mais de 260 passagens de fauna, além da recuperação de passivo ambiental;
- (p) aumento da arrecadação tributária nos municípios por onde passará os seus trilhos.

Dados mostram que a melhor alternativa de transporte de grandes volumes é o modal ferroviário. No caso da EF-170 o projeto nos mostra que poderemos ter uma redução nos fretes praticados atualmente em mais de 40%. Isto faz com que esta ferrovia seja a grande balizadora dos valores de fretes praticados em Mato Grosso e no Brasil. Isso porque esta ferrovia é de alta produtividade, saindo de uma altitude de 384 metros para encontrar em Miritituba (Itaituba-PA), 15 metros. Este declive será utilizado para o transporte carregado total, sendo que esta condição reduz o consumo de combustíveis fazendo com que a ferrovia seja de alta produtividade, reduzindo os custos com fretes.

Boa parte da produção do agronegócio brasileiro é composta por *commodities* (soja, milho e algodão) produtos cujos valores de mercado são definidos em bolsa, como as de Chicago e Nova York. Por serem produtos de baixo valor agregado, os grãos agrícolas não suportam os elevados custos dos fretes rodoviários, tendo nos modais de maior escala, a hidrovia e a ferrovia, o meio ideal para movimentação em direção aos portos e centros consumidores, com redução do custo logístico e aumento da competitividade.

Para que o país possa consolidar posição entre os maiores produtores e fornecedores de alimentos no cenário mundial, precisa ter modais cujos valores de fretes sejam mais adequados às *commodities*. Neste sentido, o modal ferroviário, pela possibilidade de implantação em qualquer região, diferentemente do modal hidroviário cujos rios não se pode alterar a localização, se constitui no mais importante modal para o agronegócio brasileiro.



**ESTADO DE MATO GROSSO  
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA  
SECRETARIA PARLAMENTAR DA MESA DIRETORA  
NÚCLEO DAS CÂMARAS SETORIAIS TEMÁTICAS  
CÂMARA SETORIAL TEMÁTICA DA FERROGRÃO**

---

**3. DA ANÁLISE JURÍDICA DA AÇÃO DIRETA DE  
INCONSTITUCIONALIDADE N.º 6553.**

Sob o aspecto jurídico o PSOL, autor da ADI 6553, apresenta três teses em que ampara sua ação pela declaração de inconstitucionalidade integral da Lei nº 13.452, de 19.06.2017, senão vejamos:

- (1) a lei impugnada, por ser a conversão da MP nº 758/2016, ao excluir cerca de 862 hectares do Parque Nacional do Jamanxim, violou o art. 225, § 1º, III, da CF, que exige edição de lei formal para “alteração e a supressão” de área de proteção ambiental;
- (2) violação ao princípio do retrocesso ambiental e do princípio da precaução, com a suposta redução do Parque Nacional do Jamanxim; e
- (3) violação do art. 231 da CF (e art. 13, item 1, da Convenção 169 da OIT), uma vez que a norma impugnada afeta os povos originários da região.

**3.1. DA INEXISTÊNCIA DE VIOLAÇÃO AO ART. 225, §1º, III, DA  
CONSTITUIÇÃO FEDERAL.**

Esta Câmara Setorial Temática, por todo arcabouço levantado, não encontrou qualquer obstáculo à plena validação da Lei n.º 13.452/2017 ou que pudesse dar azo à declaração de sua inconstitucionalidade.

Neste sentido, a propósito da ação em curso no Supremo Tribunal Federal contra a instalação da Ferrogrão (ADI 6553), por suposta violação aos artigos 216, 225, §1º, inc. III, e 231, da Constituição Federal e aos princípios constitucionais da reserva legal e da proibição do retrocesso socioambiental, entendemos que os argumentos não se sustentam.

Não se sustentam as supostas violações à Constituição Federal, pois não obstante a Lei nº 13.452, de 2017, ser originária da Medida Provisória nº 758, de 2016, esta Medida Provisória estava amparada pelos pressupostos de urgência e relevância, submetidos ao exame político do Presidente da República, cabendo observar que os exames desses pressupostos estavam sujeitos ao Congresso Nacional, que deveria recusar a Medida Provisória caso fosse irrelevante e não urgente, o que não aconteceu.





**ESTADO DE MATO GROSSO**  
**ASSEMBLEIA LEGISLATIVA**  
**SECRETARIA PARLAMENTAR DA MESA DIRETORA**  
**NÚCLEO DAS CÂMARAS SETORIAIS TEMÁTICAS**  
**CÂMARA SETORIAL TEMÁTICA DA FERROGRÃO**

---

Pelo contrário, o texto original da Medida Provisória foi alterado na sede parlamentar, tendo a lei de conversão adquirido com tal modificação autonomia formal em relação ao texto anterior.

Logo, imperioso destacar que o objeto de impugnação sujeito ao controle de constitucionalidade é a **lei vigente** e não a medida provisória, o que faz cair por terra qualquer violação ao princípio da reserva legal e, sobremaneira, o diferencia do precedente colocado da ADI 4.717, dado como precedente paradigma neste julgamento designado para se iniciar no próximo dia 31 de maio de 2023.

Desta feita, a partir do momento que a Medida Provisória outrora enviada pelo Executivo tenha sido demudada para a Lei n.º 13.452/2017 pelo Poder Legislativo, não há nada que o pormenorize sob o aspecto legal. Não existe lei com menos eficácia por ter se iniciado por medida provisória,

Não desconhecemos que a Constituição Federal no seu art. 62, §1º, veda a adoção de Medidas Provisórias para temas relacionados a nacionalidade; cidadania; direitos políticos; partidos políticos; direito eleitoral; leis orçamentárias; matérias de lei complementar; direito processual e direito penal; confisco de poupança; a projeto de lei já aprovado pelo Congresso; criação e aumento de tributos; matérias privativas do Congresso e/ou quando de reedição de matéria já tratada em Medida Provisória rejeitada, situações em muito distintas à tratada na hipótese apresentada.

Depreende-se então deste rol taxativo que tanto a MP n.º 758/2016 quanto a Lei n.º 13.452/2017, não disciplinam qualquer item expressamente vedado pela Constituição Federal, logo, essa tese apresentada pelo PSOL não encontra guarida sob nenhuma forma que se tenta aplicar a lupa da Lei Maior.

Aliás, sobre o pressuposto de urgência que deu sustentação a Medida Provisória convertida em Lei que implementa a Ferrogrão, temos que o Tribunal de Contas da União reclamou e reclama do Poder Executivo a realização imediata de um plano e solução para a questão da integração multimodal dos transportes, isto, anualmente e em razão das auditorias que realiza para a análise da infraestrutura logística do Brasil (TC 010.173/2019-6).

Assim, na medida em que a implementação da Ferrogrão não é resultado imediato da Medida Provisória n.º 758, de 2016, mas da sua lei de conversão, não se pode



**ESTADO DE MATO GROSSO**  
**ASSEMBLEIA LEGISLATIVA**  
**SECRETARIA PARLAMENTAR DA MESA DIRETORA**  
**NÚCLEO DAS CÂMARAS SETORIAIS TEMÁTICAS**  
**CÂMARA SETORIAL TEMÁTICA DA FERROGRÃO**

---

imputar à Medida Provisória vício por um atributo acrescido por iniciativa parlamentar superveniente.

E, sendo a lei de conversão, em todos os sentidos, lei em sentido formal, não há desrespeito à reserva estabelecida pelo artigo 225, § 1º, inciso III, da Constituição.

Consignamos ainda que a Lei nº 13.452/2017 não autorizou qualquer supressão de vegetação ou intervenção que possa causar degradação ambiental, dado que condicionou possível desafetação de área ao prévio licenciamento ambiental, com dependência, entre outros: (i) da emissão de licença prévia e de instalação; (ii) da autorização do órgão gestor do Parque Nacional; (iii) da emissão de autorização de supressão de vegetação; e, (iv) da autorização de Captura, Coleta e Transporte de Material Biológico.

Nenhuma intervenção no meio ambiente que possa causar degradação será permitida sem prévio licenciamento ambiental, isto, destacamos, em atendimento à Lei nº 6.938, de 1981.

Por oportuno, vale retomar a afirmação de que foi o Congresso Nacional quem promoveu redução de área ambiental, reforçando a demonstração de que com tal revisão a lei de conversão adquiriu com tal modificação autonomia formal em relação ao texto anterior, que estabelecia uma ampliação da área ambiental.

Risco há, mas o de dano reverso, considerando a já demonstrada relevância do Projeto da Ferrovia, que cumprirá papel estruturante para o escoamento da produção de milho, soja e farelo de soja do Estado de Mato Grosso, prevendo-se ainda o transporte de óleo de soja, fertilizantes, açúcar, etanol e derivados do petróleo.

Em conclusão a este tópico de natureza jurídica, mas não menos importante e a causar espécie, é o fato de que a legislação atacada está em vigor desde 2017, não tendo sido questionada até a propositura de ação somente em 2020. Ora, as supostas violações de ordem constitucional teriam ocorrido somente após 03 (três) anos de vigência da norma?

A resposta é fulgente, não há tais vícios de ordem constitucional, pois conforme demonstrado neste expediente, a Ferrogrão atende a pressupostos de ordem econômica, social e ambiental, e, mais ainda, de governança, assegurando observação aos critérios ESG (“Environmental, Social and Governance”), com a qualidade de boas práticas





ESTADO DE MATO GROSSO  
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA  
SECRETARIA PARLAMENTAR DA MESA DIRETORA  
NÚCLEO DAS CÂMARAS SETORIAIS TEMÁTICAS  
CÂMARA SETORIAL TEMÁTICA DA FERROGRÃO

---

que garantirão o desenvolvimento sustentável, incrementando as divisas regionais e nacionais.

### 3.2. DA INEXISTÊNCIA DE RETROCESSO AMBIENTAL. DA SUPOSTA REDUÇÃO DO PARQUE NACIONAL DO JAMANXIM E DOS BENEFÍCIOS AMBIENTAIS.

Sabe-se que o aspecto ambiental é um dos pontos mais importantes a serem abordados na presente *quaestio* e um enfrentamento relevante observado por essa Câmara Setorial Temática que levantou dados suficientes para concluir que a instalação da ferrovia EF-170 sem dúvida alguma cumpre agenda de preservação ambiental sustentável se comparada aos outros modais de transporte existentes no país.

Quando do julgamento da ADI 4.717, perante o STF, a Ministra Carmem Lúcia sustentou seu voto no princípio da proibição do retrocesso ambiental, modelo desconhecido na Constituição Federal e na lei infraconstitucional, mas que vem respaldando entendimentos de tribunais em questões ambientais, sob a ideia de que ao se proteger o meio-ambiente da ação humana, preserva-se a fauna, a flora, o sistema hídrico, etc.

Com base nisso, sob o aspecto ambiental, quando se vê os dados referentes ao sistema rodoviário, atualmente predominante no Brasil, e se comparado ao sistema a ser implantado pela EF-170 (Ferrogrão), teremos ao invés de retrocesso ambiental uma **reversão** para uma considerável melhoria do quadro atual. E isso não é opinião, são dados!

Para iniciar a explanação de motivos pelos quais não haverá retrocesso ambiental, pode-se citar a diminuição da emissão global de CO<sup>2</sup>, já que o modal rodoviário – o mais utilizado no Brasil –, é o que mais polui, com 74% (setenta e quatro por cento) das emissões globais em transportes.

Pensando em Brasil e a predominância quase que absoluta do modal rodoviário para o transporte de cargas (essencialmente), e não evoluir e deixar de amparar novas alternativas ambientalmente sustentáveis seria perpetuar a condição mais gravosa ao meio-ambiente, vez que este emite praticamente a totalidade de emissão de gases estufa.

Conforme já explanado no início deste relatório, mas de suma importância repetir, a existência de 3 locomotivas, com 12 motores em operação, substituem 400 caminhões, elevando o projeto da EF-170 ao patamar de opção ambientalmente eficiente capaz de reduzir drasticamente as emissões de gases estufa por ano.



**ESTADO DE MATO GROSSO**  
**ASSEMBLEIA LEGISLATIVA**  
**SECRETARIA PARLAMENTAR DA MESA DIRETORA**  
**NÚCLEO DAS CÂMARAS SETORIAIS TEMÁTICAS**  
**CÂMARA SETORIAL TEMÁTICA DA FERROGRÃO**

---

A outra alegação posta *sub oculis* na ADI 6553, a da redução do Parque Nacional do Jamanxim, o que se vê é que representa 0,054% da área original da unidade de conservação, ressaltando que instalada a ferrovia, as frações das áreas que não forem efetivamente utilizadas serão reintegradas ao Parque, logo todos os benefícios ambientais já demonstrados com a implementação da ferrovia equilibram a balança desta ínfima parcela do Parque que pode ser afetada. Com isso, o interesse público está preservado, assim como inquestionavelmente é a alternativa mais benéfica sob o aspecto ambiental e com visão de longo prazo.

Acrescente-se, ainda, o fato de que 90% do traçado da EF-170 (Ferrogrão) está às margens da BR-163 (rodovia), o que demonstra a inexistência de qualquer dificuldade logística para a construção da via, como, por exemplo, necessidade de construção de vias por dentro de mata fechada.

Calcula-se em R\$ 6,1 bilhões a redução de externalidade negativas como a emissão de CO<sup>2</sup>, congestionamentos e acidentes. O Ministério da Infraestrutura apresentou números em que calcula a redução de 70% a 80% do total de CO<sup>2</sup> emitidos pelos trechos da ferrovia na comparação com o modal rodoviário.

Respeitando a decisão emanada pelo Eminentíssimo Ministro Alexandre de Moraes, todos os atos de execução, estudos ou licenciamento restaram suspensos, contudo, imperioso destacar que temos no Brasil uma legislação ambiental firme e rígida, que pressupõe aprovação da obra no processo de licenciamento, e, conforme previsto na Lei nº 13.452/2017, em caso de não aprovação parcial ou total, a área será devolvida à unidade de conservação, por se tratar de uma desafetação condicionada da área.

De outro turno, em caso de aprovação licenciamento ambiental, somente a título de enfatizar ainda mais os pontos positivos deste projeto, a legislação brasileira adota um sistema compensatório que, conforme projeções apresentadas no projeto inicial, trarão investimentos de aproximadamente 778 milhões de reais com o objetivo de preservação.

### **3.3. DA INEXISTÊNCIA DE VIOLAÇÃO AO ART. 231 DA CF.**

Por fim, as modificações realizadas no Parque Nacional do Jamanxim não afetam os povos indígenas da região, pois não houve nenhuma alteração ou supressão de qualquer Terra Indígena próxima ao Parque, sendo que eventuais impactos às comunidades indígenas serão avaliados no âmbito do processo de licenciamento ambiental, no qual se dará o debate com aqueles que possam ser afetados pelo projeto.





ESTADO DE MATO GROSSO  
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA  
SECRETARIA PARLAMENTAR DA MESA DIRETORA  
NÚCLEO DAS CÂMARAS SETORIAIS TEMÁTICAS  
CÂMARA SETORIAL TEMÁTICA DA FERROGRÃO

Ademais, de acordo com o subsídio técnico fornecido pela FUNAI – a IT nº 157/2020, não consta espaço territorial indígena na demarcação do Parque Jamanxim, conforme documento apresentado aos autos junto à manifestação da Presidência da República. Leia-se:

(...) em consulta ao Sistema Indigenista de Informações (SII) e os demais sistemas desta Diretoria, **não consta registros de reivindicação fundiária indígena nem estudos de identificação e delimitação em curso ao Parque Nacional do Jamanxim (PA).**

Desse modo, afastada a alegada violação aos artigos 216 e 231 da Constituição Federal. Pelo contrário, a implementação da ferrovia irá melhorar as condições, com a redução de danos causados pela rodovia, geração de empregos e desenvolvimento sustentável da região.

Tal afirmação é realizada com embasamento nas Notas Técnicas nº 107/2021/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU e SEI nº 11423/2021/ME, que demonstram não haverá sobreposição a terras indígenas na efetivação da Ferrogrão.

Aliás, conforme estudos da ANTT juntados à ação direta de inconstitucionalidade, as terras indígenas identificadas na região não se localizam na delimitação de desafetação do Parque Nacional e nenhuma é interceptada pelo traçado projetado para a EF-170.

#### **4. DA CONCLUSÃO DOS TRABALHOS DA CÂMARA SETORIAL TEMÁTICA.**

A implantação da EF-170 (Ferrogrão) no trecho entre as cidades de Sinop-MT e Miritituba/PA, trará a longo prazo benefícios ao meio-ambiente, ao desenvolvimento regional e nacional, como também cumprirá um plano estratégico de crescimento da economia do país, sem qualquer dano ambiental. Esta poderá ser a maior rota com transporte multimodal no Brasil - rodoviário entre a produção e os terminais ferroviários, ferroviário até Miritituba e hidroviário até os portos de Santarém-PA, Santana-AP e Vila do Conde (Barcarena-PA), permitindo um escoamento superior a 50 milhões de toneladas de grãos.

Arrematando, entendemos que,



**ESTADO DE MATO GROSSO**  
**ASSEMBLEIA LEGISLATIVA**  
**SECRETARIA PARLAMENTAR DA MESA DIRETORA**  
**NÚCLEO DAS CÂMARAS SETORIAIS TEMÁTICAS**  
**CÂMARA SETORIAL TEMÁTICA DA FERROGRÃO**

---

- a) não haverá prejuízo ambiental relevante e que impeça uma obra vital para o desenvolvimento de MT e do País (pequena redução da área de proteção ambiental: 0,054% do Parque Nacional do Jamaxim);
- b) a ínfima redução de área não afronta o art. 225, § 1º, III/CF, já que a utilização do espaço não compromete a integridade dos atributos que justificam sua proteção;
- c) na construção e implantação da Ferrogrão as licenças obrigatoriamente serão emitidas e acompanhadas pelos órgãos de controle competentes, com ampla divulgação e participação, conforme o arcabouço legal pátrio;
- d) o princípio da precaução está inserido no processo de implantação da Ferrovia, uma vez que todas as cautelas necessárias para com os povos originários da região e o respeito aos grupos tradicionais estão e serão observados;
- e) a obra é extremamente importante para o setor produtivo e representa crescimento econômico com mínimo impacto ambiental, concretizando o princípio do desenvolvimento sustentável e a garantia constitucional do direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, vez que, entre outros, diminuirá emissão de poluentes por caminhões, num justo equilíbrio conforme determina a CF/1988;
- f) o Brasil necessita de implantação, adequação e integração de sua malha ferroviária, dados os crescentes volumes das cargas agrícolas;
- g) 60% das cargas transportadas no Brasil são realizadas por estradas, em grande parte com más condições, muitos acidentes, pouca manutenção e em quantidade insuficiente para atender as regiões produtoras, ocasionando aumento de custos, perda de eficiência e impactos sociais e econômicos;
- h) a ferrovia contribuirá para diminuir a pressão sobre a infraestrutura de estradas, o que degrada os ativos e provoca milhares de acidentes, ceifando vidas;





**ESTADO DE MATO GROSSO  
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA  
SECRETARIA PARLAMENTAR DA MESA DIRETORA  
NÚCLEO DAS CÂMARAS SETORIAIS TEMÁTICAS  
CÂMARA SETORIAL TEMÁTICA DA FERROGRÃO**

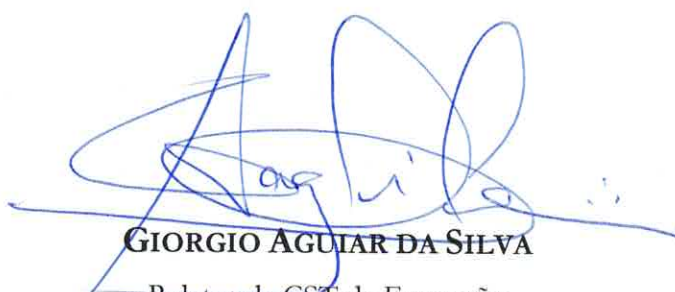
- i) num momento onde toda sociedade está sendo impactada com o aumento no custo de vida e a dependência quase única e exclusiva do modal rodoviário, não poderia ser mais justa a decisão que seja pela continuidade da obra da Ferrogrão.

Assim, a Câmara Setorial Temática destaca o ganho ambiental, social e econômico com a EF-170 – **Ferrovia do Arco Norte** para todo o país, e defende a continuidade do projeto de implantação desta importante Ferrovia.


Diante de todo exposto, apresenta-se este parecer técnico, elaborado pela Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso, com a participação de entidades do setor produtivo e a sociedade civil organizada, a fim de ser enviado aos Excelentíssimos Ministros do Supremo Tribunal Federal da importância deste projeto para o país, requerendo a improcedência da Ação Direta de Inconstitucionalidade n.º 6553 pautada na Corte para iniciar o julgamento no dia 31 de maio de 2023.

É o relatório final.

  
**RECK JUNIOR**  
Deputado Estadual  
Presidente da CST da Ferrogrão

  
**GIORGIO AGUIAR DA SILVA**  
Relator da CST da Ferrogrão  
Advogado OAB/MT 14.600

  
**MARIOZAN PEREIRA DA MOTA**  
Secretário da CST da Ferrogrão

  
**VALTER MIOTTO**  
Deputado Estadual

  
**VILMONDES SEBASTIÃO TOMAIN**  
Presidente da FAMATO

  
**WELLINGTON ANDRADE**  
Diretor Executivo Aprosoja/MT



ESTADO DE MATO GROSSO  
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA  
SECRETARIA PARLAMENTAR DA MESA DIRETORA  
NÚCLEO DAS CÂMARAS SETORIAIS TEMÁTICAS  
CÂMARA SETORIAL TEMÁTICA DA FERROGRÃO

  
**EDEON VAZ FERREIRA**

Diretor Executivo Movimento Pró  
Logística/MT

  
**DÉCIO TOCANTINS**

Diretor Executivo AMPA/MT

  
**P/ RICARDO TOMCZYK**

Diretor ABIOVE

  
**P/ ANDRÉ NASSAR**

Presidente ABIOVE

  
**CUSTÓDIO RODRIGUES**

Presidente ACRISMAT

  
**AMADO DE OLIVEIRA FILHO**

Presidente da ACRIMAT

  
**Silvio Rangel**  
Presidente Sistema Fiemt

**EDGAR BORGES**

Diretor Fiemt

**RONILSON RONDON BARBOSA**

Presidente da Comissão de Infraestrutura da  
OAB/MT

  
**JOÃO GABRIEL PEROTTO PAGOT**

Procurador Jurídico ALMT

  
**ARIADNE SIMÕES**

Advogada OAB/MT 20.639

  
**GUSTAVO CARMINATTI**

Procurador Jurídico ALMT

  
**RODRIGO GOMES BRESSANE**

Diretor Jurídico da FAMATO





ESTADO DE MATO GROSSO  
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA  
SECRETARIA PARLAMENTAR DA MESA DIRETORA  
NÚCLEO DAS CÂMARAS SETORIAIS TEMÁTICAS  
CÂMARA SETORIAL TEMÁTICA DA FERROGRÃO

---

  
ITAMAR CANOSSA  
Presidente Fórum Agro

  
XISTO BUENO  
Diretor Executivo Fórum Agro MT