

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL (STF), EXCELENTÍSSIMO SENHOR MINISTRO ALEXANDRE DE MORAES, DD. RELATOR.

Ref.: ADI 6553

PARTIDO SOCIALISMO E LIBERDADE (PSOL), autor, o **INSTITUTO KABU (IK)**, a **ARTICULAÇÃO DOS POVOS INDÍGENAS DO BRASIL (APIB)** e o **INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL FLORANATIVA (ISAF)**, na condição de *amici curiae*, por seus advogados, vêm expor e requerer o que segue.

Vossa Excelência determinou (Doc. nº 289, de 14 de maio de 2024) que:

“Ante o requerimento formulado pelo Partido Socialismo e Liberdade – PSOL (docs. 270 e 274), e considerada a evolução das tratativas a respeito da controvérsia de que cuida esta Ação Direta de Inconstitucionalidade, que se encontram em estágio avançado de autocomposição, DEFIRO O PEDIDO DE SUSPENSÃO do processo pelo prazo improrrogável de 90 (noventa) dias, a fim de que se concluam os estudos e as atualizações sugeridos na Petição 11706”.

Com o DJE divulgado em 16/05/2024, publicado em 17/05/2024, o prazo se encerrou em 19 de agosto de 2024.

A petição que se apresenta, conforme se demonstrará, retrata o devido respeito às decisões emanadas por este E. STF. e por Vossa Relatoria. **Há uma questão procedimental.** Não se conseguiu encontrar o devido caminho da composição, por absoluta inação das demais partes envolvidas nesta Ação Direta de Inconstitucionalidade, especialmente o Ministério dos Transportes e as estruturas do governo brasileiro. Primeiro, acerca dos procedimentos. Depois, a dimensão fundamental.

A determinação de Vossa Excelência, para que se concluíssem “os estudos e as atualizações sugeridos na Petição 11706” pressupunha um diálogo entre o governo federal e a sociedade civil. Desde já, é imperioso afirmar que tanto o autor quanto a sociedade civil (na forma dos *amici curiae* ora signatários) fizeram todo o possível para cumprir a determinação de V. Excia, quanto à conclusão e atualizações dos estudos da Ferrogrão, com intensa participação no Grupo de Trabalho (GT Ferrogrão) instaurado pela União, no âmbito do Ministério dos Transportes (por sua Secretaria de Sustentabilidade), mediante a Portaria nº 994¹, de 17 de outubro de 2023, em que pese a grave exclusão do *amicus curiae* – ISAF – como participante do GT, sem nenhuma fundamentação.

¹ Disponível em <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-n-994-de-17-de-outubro-2023-517074154>. Acesso em 29 jul. 2024. Objetivos específicos: a) identificar as partes interessadas no projeto e propor os termos das condicionantes socioambientais para os estudos de viabilidade do projeto da EF-170; b) discutir as circunstâncias em que será promovida pelo responsável a consulta aos povos indígenas e comunidades tradicionais; c) receber os documentos, sugestões e ideias relacionados ao projeto da EF-170 porventura apresentados; e d) produzir documento técnico a respeito dos avanços verificados no GT, realizando um balanço do esforço conjunto e propondo sugestões para as etapas ulteriores do projeto.

Mesmo com o alongamento dos prazos, por concessão desta DD. Relatoria, primeiro por 6 (seis) meses (Doc. 269), depois (Doc. 289) por mais 90 (noventa dias), que se encerrou neste mês de agosto de 2024, não foi possível (i) a conclusão e a (ii) atualização dos estudos sugeridos pela Petição 11706 (Doc. 262), muito menos a avaliação dos estudos por parte dos setores da sociedade civil e do autor da ação presentes no referido Grupo de Trabalho. Veja-se a documentação acostada (Docs. 1, 2, 3 e 4), que são as atas das 3 (três) reuniões ocorridas e de um Seminário (em Santarém, PARA, em maio de 2024) ao longo de 10 (dez) meses de trabalho.

Nelas ficam evidentes os esforços do autor e da sociedade civil, em produzir elementos e argumentos, e, ao mesmo tempo, a postura absolutamente silente, sem dados e sem informações, por parte dos responsáveis pelo Projeto da Ferrogrão. Um exemplo desta contribuição foi o estudo denominado “CONDICIONANTES SOCIOAMBIENTAIS DO PROJETO FERROGRÃO (EF-170) NA FASE DE PLANEJAMENTO”, já nos autos (peça 271), em que são apontados os mais diversos elementos para a construção de um planejamento e do atendimento de requisitos fundamentais ao deslinde de uma eventual composição e que nunca foi respondido pelos setores responsáveis.

Diante deste quadro, de inação dos setores do governo para apresentar e dialogar sobre os estudos da Ferrogrão (EF-170), houve a decisão dos membros da sociedade civil e do autor desta ADI de não mais participar deste Grupo de Trabalho (em 29 de julho de 2024), por não ter nenhuma possibilidade de diálogo, de conclusão dos estudos e da participação da sociedade civil na construção destes, por absoluta falta de material e de tempo para se chegar em agosto de 2024 com algo com algum grau de maturidade institucional e qualidade socioambiental (Doc. 5).

É de se suscitar, nesse estágio, alguns pontos importantes.

- (a) Houve muitos esforços da direção do GT Ferrogrão, conduzido com cuidado, denodo e dedicação pelo Ilmo. Subsecretário de Sustentabilidade do Ministério dos Transportes, Sr. Cloves Eduardo Benevides;
- (b) Entretanto, como dantes, remanescem intocados muitos dos pressupostos e dos critérios ofertados pela sociedade civil (como o referido documento juntado aos autos como Peça 271), e nem mesmo os pontos já percebidos pelo governo como inconclusos foram superados;
- (c) Ademais, a completa ausência dos demais órgãos estatais na composição do Ferrogrão inviabilizaram qualquer solução de governo, mas apenas a exposição de uma série de questões não solucionadas por um Grupo de Trabalho que não pode contar com a participação de órgãos como o ICMBio, a FUNAI, o IBAMA, o IPHAN, além dos demais necessários ao deslinde da questão, especialmente os órgãos definição de políticas públicas, como o Ministério do Meio Ambiente, o Ministério dos Povos Indígenas e a Casa Civil. Nesta última, órgão central e de coordenação do Novo PAC, sequer produziu-se um diálogo interno no próprio governo, ainda muito menos com o referido GT.

Como consabido, e repetido pelo D. AGU, “a edição da MP nº 758/2016 - para normatizar a alteração dos limites do Parque Nacional do Jamanxim - estava relacionada à

necessidade de implantação da estrada de ferro EF-170, de modo a conciliar sua execução com a proteção do meio ambiente” – Petição da AGU, de 26 de maio de 2023 (peça 242 dos autos).

Deve-se frisar bem que nunca, nem antes nem durante os trabalhos, houve qualquer debate sobre o traçado sugerido nos primeiros estudos, em face da inconstitucionalidade da lei que o autorizou. Mas, se este tema não foi debatido, por ser de estrita competência constitucional desta E. Corte, o conjunto dos pontos essenciais ao campo socioambiental também não foi respondido, muito o menos fora apresentado. Ora, sem um mínimo não se pode avaliar e concluir com alguma razoabilidade e legalidade a viabilidade dos estudos prévios do projeto.

Adiante, em 12 de agosto de 2024, conforme Nota Técnica nº 70/2024/SUST/SE (Doc. 6), teve-se conhecimento por cuidado dos técnicos responsáveis pelo acompanhamento, de uma série de avaliações, que como resta evidente, não foi oferecido à sociedade civil e nem aos demais setores do governo responsáveis pela tomada da decisão. Além de não ser uma posição integral do governo, pois sem a participação dos demais Ministérios e dos órgãos de controle (como o ICMBio, a FUNAI, o IBAMA, o IPHAN), O documento chega a reconhecer que não foram contempladas uma enormidade das contribuições, e que serão formalizadas e justificadas em etapa posterior (item 3.14 da referida Nota: “Ressalta-se que as contribuições que não foram contempladas nos estudos serão formalizadas e justificadas em etapa posterior”).

Como consequência, há dúvidas razoáveis e fortes obscuridades acerca da possibilidade de avanço ou conclusão de atualização dos estudos, sem que haja a necessidade de esses serem refeitos desde o início para que se incluam e se resolvam alguns temas essenciais, em permanente diálogo com a sociedade e os demais órgãos de controle do Estado, razão da existência do Grupo de Trabalho e da própria presença na referida ação do Centro de Soluções Alternativas de Litígios do R. STF. Sem diálogo sobre o Projeto da Ferrogrão não houve solução!

Para espanto das organizações atuantes no caso, em especial o Instituto Kabu, um dos *amicus curiae*, também signatário, a ANTT, agência responsável pelo processo de desestatização e envio ao E. Tribunal de Contas da União, conforme vasta documentação ora acostada (Docs. 7, 8, 9 e 10), informa que já havia decisão referente ao levar a ferrovia ao leilão, em 13 de junho de 2024 (Doc. 8, para ser mais específico) e que, ao responder ao Instituto Kabu (Doc. 9), afirmou que a decisão já estava consumada.

Veja-se que até na documentação gerada pela INFRA S.A., conforme documento anexado (Doc. 11)², parte dos estudos não foram atualizados, completados ou construídos, por conta de serem decisões do Ministério dos Transportes ou do poder político. Basta verificar nos subitens 4, 16 e 17, do item 4 (ANÁLISE) do documento, em que a INFRA afirma o seguinte: “Por se tratar de tema de política pública, sugere-se que seja respondido pelo Ministério dos Transportes”. Dito de outra forma, não é conosco e o poder político deve se manifestar. Não o fez!

Assim, é necessário reiterar alguns aspectos do caso concreto:

- (i) O governo federal, especialmente o Ministério dos Transportes, **não conseguiu assegurar um processo de diálogo e de participação efetiva**. Nesse caso, conforme determinado por V. Excia., fora do diálogo não há salvação para os temas

² Nota Técnica Conjunta nº 2/2024/SUGAT-INFRA/DIREM-INFRA/DIREX-INFRA/AG-INFRA

socioambientais do projeto. Houve clara desobediência a V. determinação como D. Relator;

- (ii) O Grupo de Trabalho foi transformado em um simulacro do processo de necessário diálogo, como decidido por V. Excia. Houve clara desobediência a V. determinação como D. Relator. Destacamos os objetivos específicos da normativa que o criou e o **resultado após os 10 (dez) meses** de trabalho (17/10/2023 a 17/08/2024):

Objetivo específico	Resultado após 10 meses
“a) identificar as partes interessadas no projeto e propor os termos das condicionantes socioambientais para os estudos de viabilidade do projeto da EF-170”;	Não o fez. Sequer conseguiu listar as comunidades afetadas pelo empreendimento, apesar de ter sido oferecido um cenário territorial e uma série de evidências pela sociedade civil, conforme peça 271 dos autos.
b) discutir as circunstâncias em que será promovida pelo responsável a consulta aos povos indígenas e comunidades tradicionais;	Não o fez. Aliás sequer definiu o momento da Consulta. Impossível qualquer avanço sem esta definição.
c) receber os documentos, sugestões e ideias relacionados ao projeto da EF-170 porventura apresentados; e	Recebeu de uma parte da sociedade uma série de contribuições. Não os respondeu na íntegra. Pior, nem dialogou sobre eles, sequer adotou uma postura de oferecer a oportunidade de contestação. O resultado foi não fornecer os estudos, nem para os membros do GT, nem para a sociedade civil, nem para os órgãos de controle, como, v.g., IBAMA, ICMBio, FUNAI e IPHAN.
d) produzir documento técnico a respeito dos avanços verificados no GT, realizando um balanço do esforço conjunto e propondo sugestões para as etapas ulteriores do projeto.	Não o fez. Nenhuma etapa posterior, com uma perspectiva de que tudo se resolveu nos próprios órgãos do Ministério do Transporte.

- (iii) Muito antes dos estudos, mesmo antes de qualquer resposta por parte de um setor do governo, a ANTT já tinha decidido levar adiante o leilão do Projeto da Ferrogrão. **Determinou data: 2025.** Houve, mais uma vez, clara desobediência a V. determinação como D. Relator. Veja-se a V. decisão de 31 de maio de 2023: “1) AUTORIZO A RETOMADA DA ANÁLISE DOS ESTUDOS E PROCESSOS ADMINISTRATIVOS RELACIONADOS À FERROGRÃO, em especial os em trâmite na Agência Nacional de Transportes Terrestres ANTT (50500.036505/2016-15 ou outro qualquer), no Ministério da Infraestrutura

(50000.025009/2020-53 ou qualquer outro) e no Tribunal de Contas da União (025.756/2020-6), condicionando-se qualquer execução à autorização judicial desta CORTE, para nova análise de todas as condicionantes legais, em especial as sócio-ambientais;” (Peça 250). Se a decisão da ANTT de determinar o Leilão, e se isso não corresponde à execução do projeto da Ferrogrão, por meio de concessão, nada mais o é;

- (iv) **Não houve qualquer tipo de autocomposição, acordo ou definição das soluções no referido Grupo de Trabalho** em decorrência da inação do Ministério dos Transportes, com todas as vênias às dignas tentativas do Subsecretário de Sustentabilidade do Ministério dos Transportes, Cloves Eduardo Benevides, de solicitar a contribuição dos demais envolvidos no campo do governo federal e dos órgãos de controle;
- (v) Na perspectiva do autor da ação, dos *amici curiae*, das entidades e movimentos sociais diretamente interessados e que subscrevem esta petição (além de tantas outras organizações que acompanham a *quaestio disputata*), sequer foi possível se debruçar sobre as ausências e/ou pontos cegos do Projeto da Ferrogrão. Não se trata mais, nesse campo socioambiental, de se encontrar posições convergentes e divergentes com o governo, e sobre elas se debater de forma técnica. Trata-se de **respeitar os procedimentos e as formas de diálogo**, que inexisteram, apesar de todas as contribuições ofertadas pela sociedade civil e pelo autor. Houve clara desobediência a V. determinação como D. Relator;
- (vi) Dadas as incertezas nas premissas, não se tem qualquer balizamento para atuações ou tomadas de decisões dos órgãos e poderes envolvidos com a Ferrogrão, o que **inviabiliza a sua adoção como política pública do governo federal**. Houve clara, triste e desastrada desobediência a V. determinação como D. Relator;

As partes ora signatárias desta petição sabem de todo o esforço e vontade de V. Excia., que sabiamente desejou desde logo encontrar um caminho de cooperação e de consolidação de um diálogo frutífero. Não se alcançou! Nesta data, o que se tem, não obstante a Vossa determinação, bem como o esforço de muitos, são dificultadores que têm, senão impedido, trazido incertezas e inconclusões numa eventual futura avaliação e atualização corretas e precisas do Projeto.

Houve claro descumprimento de vossas determinações e, mais ainda, dos esforços do referido Coordenador do Grupo de Trabalho, de apresentar estudos para a sociedade civil presente nos trabalhos. Depois de cerca de 9 (nove) meses de intensa participação, por parte dos membros da sociedade civil no GT, o que se teve foi absolutamente nada. E é quase certo que as informações que serão enviadas são estudos incompletos e atualizações tão antigas quanto equivocadas do ponto de vista socioambiental.

Ademais, no campo ambiental foi decidido pelo Plenário do STF, na ADPF 623, na forma de sua ementa, que “Ao conferir à coletividade o direito-dever de tutelar e preservar o meio ambiente ecologicamente equilibrado (art. 225), a Constituição Federal está a exigir a participação popular na administração desse bem de uso comum e de interesse de toda a sociedade. E assim o faz tomando em conta duas razões normativas: a dimensão objetiva do direito fundamental ao meio ambiente e o projeto constitucional de democracia participativa na governança ambiental”. Um dos

muitos fundamentos da presente Ação Direta de Inconstitucionalidade é exatamente o artigo 225 da Constituição Federal (especialmente em seu § 1º, inc. III)³.

Apenas para ficar em um exemplo simples, veja-se a Nota Técnica, nos autos como Doc. 271, produzido em conjunto pelas entidades da sociedade civil que compõem o referido Grupo de Trabalho⁴ sob o manto da Rede Xingu+ que articula 32 entidades da sociedade civil, dentre elas o Instituto Kabu, em que foram elencados diversos aspectos que não foram ainda respondidos, avaliados, discutidos e sequer aprofundados pela União e seus órgãos. Para piorar, no Seminário Técnico realizado entre 7 e 8 de maio na cidade de Santarém (Pará), nada foi apresentado como um mínimo, apenas sendo apresentado um conjunto de intenções por parte do governo (ver Doc. \$, ora juntado).

Aqui a **dimensão fundamental**, que alertamos logo na primeira parte desta petição. Diante dos objetos centrais da ADI 6553 – (i) a inconstitucionalidade de que Medida Provisória (nº. 758) e sua Lei de conversão (nº. 13.452/2017) possam alterar o Parque Nacional do Jamanxin; (ii) o pressuposto da consulta (prévia, livre e informada), na forma da Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho⁵, de todas as comunidades indígenas, populações tradicionais e quilombolas para que sejam previamente ouvidas na fase de planejamento do projeto desta enorme obra de infraestrutura a partir de determinados condicionantes socioambientais ainda não determinados; e (iii) de que haja a observância na preservação do meio ambiente, nos moldes do art. 225 da CF – ressaem as circunstâncias de que:

- (i) É incontornável que, até aqui, todas as avaliações, estudos e documentos apresentados e avaliados no GT do Ministério dos Transportes levam em conta o traçado oriundo da modificação do Parque Jamanxin, possibilitado pela MP 758, não tendo sido apresentado nenhum traçado alternativo que considere a decisão liminar nesta ação, o disposto no art. 225, § 1º, III, da Constituição e a pacífica jurisprudência do STF sobre o tema (*v.g.*, ADI 4.717);
- (ii) Tanto o é que houve reconhecimento explícito da E. AGU, que em sua manifestação pretérita (peça 242), posicionou-se, dentre outros temas ali relevantes, da seguinte forma: “Essa supressão de área - ocorrida no processo legislativo de conversão da medida provisória em lei - não foi amparada em quaisquer estudos prévios realizados pelo Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade - ICMBio, órgão legalmente competente para ‘executar ações da política nacional

³ Para acrescentar, ainda como parte da Ementa: “A Constituição Federal não negocia retrocessos, sob a justificativa de liberdade de conformação decisória administrativa. A eficiência e a racionalidade são vetores constitucionais que orientam o Poder Executivo na atividade administrativa, com o objetivo de assegurar efetividade na prestação dos serviços públicos, respeitados limites mínimos razoáveis, sob pena de retrocessos qualitativos em nome de incrementos quantitativos” cf. STF - ADPF: 623 DF, Relator: ROSA WEBER, Data de Julgamento: 22/05/2023, Tribunal Pleno, Data de Publicação: PROCESSO ELETRÔNICO DJe-s/n DIVULG 17-07-2023 PUBLIC 18-07-2023.

⁴ Doc. 271 - CONDICIONANTES SOCIOAMBIENTAIS NECESSÁRIAS À CONTINUIDADE DOS PROCESSOS ADMINISTRATIVOS RELACIONADOS À FERROGRÃO (EF-170).

⁵ A Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho trata sobre Povos Indígenas e Tribais e foi adotada em Genebra, em 27 de junho de 1989 e entrada em vigor internacional em 5 de setembro de 1991. No Brasil essa Convenção foi aprovada pelo Decreto Legislativo nº 143, de 20 de junho de 2002, e passa a vigorar a partir de 25 de julho de 2003 quando o país envia o instrumento de ratificação ao Diretor Executivo da OIT. Em forma de legislação a OIT foi promulgada pelo Brasil em 19 de abril de 2004, através do Decreto 5.051/2004. Atualmente a convenção está em vigência no Brasil pelo Decreto nº 10.088, de 5 de novembro de 2009.

de unidades de conservação da natureza’, nos termos do art. 1º, inciso I, da Lei nº 11.516/2007”; que “carece de lastro técnico, o qual se afigura como requisito fundante para a alteração normativa”, que “a lei impugnada, portanto, foi editada na contramão do dever imposto ao Poder Público de defesa e preservação do meio ambiente para as presentes e futuras gerações, o qual é estabelecido pelo art. 225 da Constituição Federal. De igual modo, entende-se que o texto legal questionado afronta os princípios da ‘vedação do retrocesso’, da ‘proibição de proteção ineficiente’ e do dever de ‘progressividade da proteção ambiental’, decorrentes do supracitado dispositivo constitucional”, para concluir, ao fim e ao cabo, “pela procedência da demanda, a fim de que seja declarada a inconstitucionalidade da Lei nº 13.452/2017”.

- (iii) Não foi oferecido no âmbito do GT qualquer discussão, diálogo ou estudo a partir das informações técnicas prestadas pelo Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade ICMBio (Informação Técnica nº 16/2023-COCUC/CGCAP/DINAM/GABIN/ICMBio e Informações nº 00001/2023/GABINETE/PFEICMBIO/PFG/AGU), que apontavam a possibilidade de acordo a respeito da controvérsia objeto da presente Ação Direta, com a plena proteção ambiental. Esse tema sequer apareceu no referido GT;
- (iv) Os estudos em trâmite na Agência Nacional de Transportes Terrestres ANTT (50500.036505/2016-15 ou outro qualquer), no Ministério dos Transportes (antigo Ministério de Infraestrutura, no processo nº 50000.025009/2020-53) e no Tribunal de Contas da União (025.756/2020-6), não foram oferecidos ao debate e diálogo junto com o autor e os demais *amici curiae*, o que impede qualquer análise de todas as condicionantes legais, em especial as socioambientais;
- (v) Não participaram do GT todas as comunidades afetadas, não estando presentes os representantes de muitas das etnias e comunidades tradicionais impactadas, além de um dos *amicus curiae*, o Instituto Socioambiental Flora Nativa (ISAF), o que exigirá ainda aprofundar e mapear, nos estudos iniciais, quais serão os impactados, o que, não obstante qualquer estudo e/ou atualização de estudos, são partes indissociáveis do empreendimento. Também em que pese os esforços da Coordenação do GT, não participaram nem apresentaram posições e estudos conclusivos, aqueles órgãos do governo, sejam de controle, sejam de construção de políticas públicas, o que inviabilizou qualquer deslinde sob a forma de diálogo. Foi uma canção desafinada e de uma nota só, sem a participação do próprio governo;
- (vi) Retirar-se, como ocorreu, da seara do GT, e devolver a questão para esta Corte é o reconhecimento de que, apesar da dedicação e dos esforços de um conjunto de entidades e especialistas, para que houvesse a certeza do tamanho, extensão e abrangência da garantia de compromissos, reparações e as condicionantes relativos aos impactos sociais, econômicos e ambientais, qualquer desafetação de parte do Parque do Jamanxim, com a consideração de sua área original, a se realizar mediante projeto de lei, conforme a normativa constitucional, deve ser assinalado pelas ausências de avaliações, de estudos e que suas atualizações, porventura existentes,

não foram objeto de qualquer grau de diálogo, composição e/ou cooperação, a fim de permitir, sobre estes aspectos algum tipo de conciliação, premissa das decisões do DD. Relator.

- (vii) Essa responsabilidade, todavia, é muito maior que o próprio GT, que apesar dos esforços, deve atribuir a coordenação e a composição para o E. STF;
- (viii) Não se pode imaginar que haverá qualquer tipo de flexibilização dos direitos constitucionais, apesar do compromisso que o autor e os *amici curiae* tiveram com a construção de um diálogo, infelizmente infrutífero, no seio do Ministério dos Transportes.

Veja-se que, nesse contexto, tanto lideranças dos povos indígenas como grupos de técnicos da sociedade civil se manifestaram acerca do ocorrido, seja da saída do GT, seja da completa falta de transparência por parte do Novo PAC, programa em que a Ferrogrão está inserida. Dois exemplos:

- (a) Artigo na Folha de São Paulo (11 de agosto de 2024)⁶, após anunciar a saída do GT da Ferrogrão, lideranças indígenas apontam os dedos, as mãos e os corações para o fato de que foi governo que os tirou do GT. “Ele o fez quando anunciou para empresários, e não para nós, que os estudos (dos quais não participamos da produção, nem sequer vimos) estavam prontos e seriam entregues até 18 de agosto, como determinou o ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal” e que, apesar dos esforços, nada mudou (“Tentamos defender a integridade do bloco de terras indígenas Kayapó, dos territórios Munduruku (parte ainda não demarcados) e de todas as 16 terras indígenas que serão afetadas. Só que as propostas dos nossos técnicos, buscando salvaguardar nossos direitos e territórios, foram ignoradas. Soubemos pelos jornais que, enquanto conversávamos e discutíamos com uma ala do governo, outra recontratava a empresa que já havia feito os primeiros estudos na década passada e ignorou nossa existência”).
- (b) Artigo n’O Globo (16 de agosto de 2024)⁷, em que se evidencia a “baixa transparência, gravíssimos danos socioambientais, baixo envolvimento das comunidades afetadas, além de fraude, corrupção e milhares de obras atrasadas ou paralisadas, como o caso emblemático de Belo Monte”, e “caso sejam garantidos transparência, medidas robustas de integridade, envolvimento da sociedade, critérios técnicos, ambientais e climáticos para a tomada de decisão sobre investimentos, além de instrumentos de gestão de riscos e impactos socioambientais complementares ao licenciamento ambiental, a terceira edição do PAC pode se transformar num programa efetivamente novo”. Este caso do projeto da Ferrogrão é um exemplo do que não foi porque não se conseguiu realizar a devida transparência.

⁶ METYKTIRE, Raoni, KAYAPÓ, Mydjere; MUNDURUKU, Alessandra. FOLHA DE SÃO PAULO. **Lula está soltando a nossa mão?** Edição de Domingo, 11 de agosto de 2024, Ano 104, n° 34.829, p. A3.

⁷ DOMINGUEZ, Maria; NAKANE, Mariel; MILLIKAN; Brent. O GLOBO. **Primeiro ano do Novo PAC repete erros.** Disponível em <https://oglobo.globo.com/opiniaio/artigos/coluna/2024/08/primeiro-ano-do-novo-pac-repete-erros.ghtml>. Acesso em 16 agosto de 2024.

Nesse quadro, o que resta é que o atual traçado do projeto da Ferrovia, além de passar pela área do Parna Jamanxim, pelas informações e dados técnicos na mão do autor e dos *amici curiae*, ainda oferece todos os riscos suscitados pela própria AGU e por muitos dos órgãos de controle.

Assim, é a presente petição, além de oferecer informações e apresentar argumentos, para solicitar que, nas decisões advenientes do r. Relator, seja mantida a decisão liminar para continuar a evitar um dano ambiental irreparável, semelhante ao experimentado no caso da ADI 4717⁸. Naquele caso, a decisão judicial tardia não evitou a efetiva execução de empreendimentos hidrelétricos, em áreas de proteção ambiental desafetadas inconstitucionalmente, via medida provisória. Nesta ADI 6553, sabiamente, a decisão liminar em vigor, manteve a suspensão da eficácia da Lei nº 13.452/2017.

A decisão sobre lei que admitiu o traçado da ferrovia atravessar Unidade de Conservação (Parque Jamanxin), derivada da Medida Provisória n. 758, com sua eficácia suspensa por força da medida cautelar de 15 de março de 2021, de vossa lavra, não foi obedecida por quem de dever. Apesar da clareza das decisões, a ANTT decidiu por desobedecer.

Os estudos e as conclusões no âmbito da União, que desconhecemos, nunca consideraram a impossibilidade da existência de alteração de parque nacional por Medida Provisória (MP) e, portanto, nenhum estudo, até este momento, teve como baliza o traçado e as características de uma obra viabilizada pela MP convertida na Lei nº 13.452/2017. E, para complicar, qualquer traçado envolve questões que não foram colocadas exclusivamente frente ao universo das demais condicionantes socioambientais.

É papel precípua deste C. Supremo Tribunal Federal, no exercício de sua função contramajoritária, evitar que o desenvolvimento das capacidades econômicas nacionais se realize mediante o sacrifício dos direitos dos povos indígenas e comunidades tradicionais e dos ecossistemas amazônicos na região em que se projeta a instalação da ferrovia. Assim, de modo a possibilitar a compatibilização do desenvolvimento econômico, a preservação dos ecossistemas naturais e a diversidade sociocultural da região, é fundamental que se exija do Estado brasileiro, na condição de empreendedor, a realização de Estudo de Impactos Cumulativos do Corredor Logístico Tapajós-Xingu e proposição de um novo programa de políticas públicas estruturantes à região, considerando o balanço do Plano BR-163 Sustentável, por meio do alinhamento com outras políticas públicas setoriais, como políticas sociais e o PPCDAm 5ª fase, elencando ações prioritárias para a região que poderá vir a receber o novo investimento, haja vista os impactos cumulativos que extrapolam as capacidades de prevenção, mitigação e compensação no âmbito do licenciamento ambiental, e estágio de passivos socioambientais que assola a região desde a suspensão do Plano BR-163 Sustentável;

A fim ainda de evitar que a execução de atos administrativos resultem em fatos consumados que ponham em risco a eficácia decisória do C. Juízo, requer-se a suspensão do licenciamento ambiental da EF-170 até que ocorra a finalização de todos os processos administrativos relacionados à elaboração do EVTEA e da proposta de concessão em tramitação no Ministério de Transportes e seus órgãos vinculados (ANTT e INFRA S.A), por violar a medida cautelar anterior, incluindo-se a realização de Leilão da Ferrogrão.

⁸ Ver STF - ADI: 4717 DF, Relator: CÁRMEN LÚCIA, Data de Julgamento: 05/04/2018, Tribunal Pleno, Data de Publicação: 15/02/2019.

Em relação aos processos administrativos relacionados à elaboração do EVTEA e da proposta de concessão em tramitação no Ministério de Transportes e seus órgãos vinculados (ANTT e INFRA S.A), cumpre destacar que sua finalização só poderá dar-se após a realização de:

- 1. consultas livres, prévias e informadas a povos indígenas, quilombolas e comunidades tradicionais potencialmente impactados, conforme disposto na Convenção 169/OIT;**
- 2. audiências públicas ao público em geral, conforme direito à participação e transparência no processo decisório (Portaria nº 485, de 16 de maio de 2024 do Ministério de Transportes, Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, e Resolução ANTT nº 6.020, de 20 de julho de 2023.**

O autor e as demais entidades, na forma de *amici curiae*, lutaram para realizar e participar dos estudos. Não se conseguiu que o GT correspondesse com a entrega desses estudos para o diálogo. Desde o referido Seminário de maio (Doc. 275) não se trouxe nenhuma documentação da parte do governo, fosse de estudo, fosse de atualização o que levou à saída deste espaço institucional (na forma da Declaração em anexo assinada pelos participantes – Doc. 5), com o apoio de diversas entidades.

Do exposto, o Autor da ADI, em conjunto com os *amici curiae*, demais entidades e movimentos sociais diretamente envolvidos no tema, vêm requerer:

- (1) O prosseguimento da presente Ação Direta de Inconstitucionalidade, com a manutenção da medida cautelar, para fim de evitar mais danos socioambientais no corredor de sociobiodiversidade do interflúvio Xingu-Tapajós em que se decidiu propor o projeto da Ferrogrão;
- (2) A suspensão de qualquer outro procedimento de licenciamento ambiental da EF-170 até que ocorra a finalização de todos os processos administrativos relacionados à elaboração do EVTEA e da proposta de concessão em tramitação no Ministério de Transportes e seu órgãos vinculados (ANTT e INFRA S.A), por violar a medida cautelar anterior, incluindo-se a realização de Leilão da Ferrogrão;
- (3) Por considerar o caráter estruturante dado à presente ADI e a necessidade de aprofundamento das circunstâncias de fato e da coleta de informações, o retorno dos autos aos espaços de diálogos sob a tutela do STF, com as seguintes possibilidades:
 - a) Realização de reunião das partes e dos *amici curiae*, sob a coordenação de Vosso Gabinete, para se encontrar uma solução dialogada sobre os temas socioambientais e demais temas em que seja possível definir o que deve e pode ser debatido nesta esfera, pois sobre o tema da inconstitucionalidade a competência é exclusiva do C. STF; e/ou,

- b) Retorno dos autos à C. Centro de Soluções Alternativas de Litígios para que ali se dê a necessária retomada dos diálogos determinados anteriormente; ou,
 - c) Nos termos do art. 9º, §1º, da Lei nº 9.868/1999 e dos arts. 13, XVII, e 154, III, parágrafo único, do Regimento Interno desse E. Supremo Tribunal Federal, sugere-se a realização de audiência pública, tal como já foi realizado por essa Corte em outras ações complexas sobre a temática socioambiental, como, por exemplo, nos autos da ADI nº 4.901 e ADC nº 42 (Código Florestal); ADPF nº 708 (Fundo Clima) e ADO nº 59 (Fundo Amazônia);
 - d) Em qualquer uma destas hipóteses, que não são exclusivas nem excludentes, que além das partes e dos *amici curiae*, ora signatários, sejam participantes os setores do governo que detemham poder decisório no campo da política e dos órgãos de controle, para que o diálogo sejam, além de participativo, eficiente.
- (4) E que, ao fim e ao cabo, em caso de outra determinação, a reiteração do pedido de ingresso desta ação, que julgue-se procedente o mérito e seja pronunciada a nulidade da Medida Provisória 758/2016, convertida na Lei 13.452/2017, confirmando-se a determinação da suspensão dos processos em trâmite na ANTT (50500.036505/2016-15 ou outro qualquer), no MInfra (50000.025009/2020-53 ou qualquer outro) e no TCU (025.756/2020-6);

Para que se produzam os efeitos jurídicos, o autor, PARTIDO SOCIALISMO E LIBERDADE (PSOL), junta o substabelecimento em anexo (Doc. 12), sem prejuízo dos advogados já constituídos, na forma da legislação em vigor.

Pedem deferimento.

Brasília-DF, 16 de agosto de 2024.

RAPHAEL SODRÉ CITTADINO
OAB/DF 53.229

BRUNA DE FREITAS AMARAL
OAB/DF 69.296

PRISCILA SODRÉ PEREIRA
OAB/DF 53.809

MELILLO DINIS DO NASCIMENTO
OAB/DF 13.096

SILVIO MARINHO DO NASCIMENTO
OAB/MT 6.304

MAURÍCIO TERENA-Maurício Serpa Franca
OAB/MS 24.060

LISTA DE DOCUMENTOS QUE ACOMPANHAM A PETIÇÃO

- Documento 1 – Memória da 1ª Reunião do GT da Ferrogrão do Ministério dos Transportes
- Documento 2 – Memória da 2ª Reunião do GT da Ferrogrão do Ministério dos Transportes
- Documento 3 – Memória da 3ª Reunião do GT da Ferrogrão do Ministério dos Transportes
- Documento 4 – Memória do Seminário da Ferrogrão do Ministério dos Transportes
- Documento 5 – Rompimento (protocolado) da saída dos membros da sociedade civil do GT da Ferrogrão do Ministério dos Transportes
- Documento 6 – Nota Técnica nº 70/2024/SUST/SE do Ministério dos Transportes
- Documento 7 – Petição do Instituto Kabu à ANTT
- Documento 8 – Documento que comprova a realização do Leilão da Ferrogrão em 2025
- Documento 9 – Ofício da ANTT em resposta à petição do Instituto Kabu
- Documento 10 – Despacho da ANTT sobre a decisão já tomada de realizar o Leilão da Ferrogrão em 2025
- Documento 11 – Nota Técnica Conjunta nº 2/2024/SUGAT-INFRASA/DIREM-INFRASA/DIREX-INFRASA/AG-INFRASA
- Documento 12 – Substabelecimento PSOL