

Brasília, 9 de Novembro de 2016

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

1. Submetemos à elevada apreciação de Vossa Excelência a proposta de edição de Medida Provisória que trata da redefinição dos limites do Parque Nacional do Jamanxim – PARNA do Jamanxim, da Área de Proteção Ambiental do Tapajós – APA do Tapajós, da Floresta Nacional do Jamanxim – FLONA do Jamanxim, do Parque Nacional do Rio Novo – PARNA do Rio Novo, e cria a Área de Proteção Ambiental Jamanxim – APA do Jamanxim.
2. O PARNA do Jamanxim, a FLONA do Jamanxim, o PARNA do Rio Novo, e a APA do Tapajós, são unidades de conservação criadas por Decretos de 13 de fevereiro de 2006, sendo que a categoria Parque Nacional integra o grupo das Unidades de Proteção Integral, enquanto as categorias Floresta Nacional e Área de Proteção Ambiental integram o grupo das Unidades de Uso Sustentável.
3. Essas unidades tiveram seu processo de criação originado no contexto da limitação administrativa provisória, estabelecida pelo [Decreto de 18 de fevereiro de 2005](#), e no bojo da estratégia “*Ordenamento Territorial e Gestão Ambiental*” integrante do “*Plano de Desenvolvimento Sustentável para a Região de Influência da Rodovia BR-163*” – Plano BR-163 Sustentável. A elaboração e coordenação da implementação foi atribuída ao Grupo de Trabalho, criado pelo [Decreto de 15 de março de 2004](#).
4. Importa ressaltar que a BR-163, cujas obras de abertura do traçado e implantação da rodovia foram iniciadas na década de 70, consta do Plano Nacional de Viação – PNV desde a edição da [Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973](#), que também a declarou naquela época, como sendo indispensável à segurança e ao desenvolvimento nacionais.
5. Dessa forma, o processo de criação do PARNA do Jamanxim já havia considerado a existência desse importante eixo rodoviário, excluindo, assim, o seu leito e respectiva faixa de domínio, sem, entretanto, delimitar essa poligonal no Decreto de criação da unidade, sendo este, um dos pontos que se pretende definir com esta Medida Provisória.
6. Adicionalmente, a expansão da fronteira agrícola brasileira e sua demanda por uma infraestrutura integrada de transportes de carga, fez com que se realizassem estudos no sentido de viabilizar o escoamento daquela produção através de portos localizados na calha do rio Tapajós, de onde poderiam ser embarcados para os diversos mercados importadores.
7. Como solução para o escoamento da produção agrícola de modo a prover alta capacidade para demanda atual e futura, e que também se reflete em uma otimização de solução e aumento de eficiência, o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPA, realizou estudo para implantação de modal ferroviário constante no PNV sob a denominação EF-170. O

traçado da ferrovia segue praticamente acompanhando o eixo da rodovia BR-163, ocupando, quando possível, a faixa de domínio daquela rodovia, que por sua vez, já divide o PARNA do Jamanxim em duas porções.

8. Nesse ponto, ressalta-se o Aviso Ministerial nº 88/2016/GM/MTPA, de 18 de agosto de 2016, pelo qual o MTPA solicita o apoio do Ministério do Meio Ambiente na busca de soluções para viabilizar a implantação da ferrovia, de modo a conciliar sua execução com a proteção do meio ambiente; bem como a edição da [Resolução nº 2, de 13 de setembro de 2016](#), do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos - CPPI, da Presidência da República, que opinou pela qualificação da estrada de ferro EF-170 como candidata a ser incluída no Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República – PPI, para execução por meio de contratos de parceria com a iniciativa privada.

9. Sobre tal possibilidade, importante observar que essa alternativa de modal proposta, se implementada, pode promover uma redução da geração de demanda para o transporte rodoviário de cargas e no afluxo de veículos de carga transportando a produção agrícola originária do estado do Mato Grosso rumo aos portos de Miritituba, localizado no município de Itaituba, e de Santarém, no estado do Pará; e indiretamente, diminui a demanda por uma futura duplicação ou aumento de capacidade rodoviária.

10. Essa redução da geração de demanda será refletida não apenas em economia, mas também em redução na emissão de poluentes provenientes da circulação de caminhões, e também num menor potencial de estímulo à ocupação secundária pela redução da oferta de transporte de carga rodoviária ao longo do trecho em que a rodovia divide o PARNA do Jamanxim.

11. Com relação à Resolução nº 2, citada no item 8, é oportuno ressaltar que tanto o Programa de Parcerias de Investimentos – PPI quanto o CPPI foram criados pela Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016. O art. 5º da referida lei estabelece que:

*“Os empreendimentos do PPI serão tratados como prioridade nacional por todos os agentes públicos de execução ou de controle, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.”* (Grifo nosso).

12. Dessa forma, de acordo com a Resolução nº 2, o CPPI opinou favoravelmente pela inclusão da ferrovia EF-170 no PPI, de modo a ser considerado como empreendimento de prioridade nacional.

13. Na ótica do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, a implementação da ferrovia EF-170 é matéria de relevância e urgência, justificando a adoção de medida provisória como parte das iniciativas para sua viabilização:

14. Em relação à relevância, o empreendimento tem inquestionável valor estratégico para o cenário econômico nacional, tendo em vista o exposto anteriormente. É oportuno ainda ressaltar que o empreendimento contribuirá para o maior equilíbrio da matriz de transportes, na medida em que incentiva maior participação dos modos de transporte ferroviário e hidroviário.

15. A expectativa de escoamento de grãos do Mato Grosso pelos portos da Bacia Amazônica, por meio da EF-170, varia de cerca de 13 milhões de toneladas no início da operação do empreendimento, podendo alcançar cerca de 37 milhões de toneladas no ano de 2050 (conforme Nota Técnica nº 07/2016 SFAT/SSP/SPR/MT de 29 de julho de 2016). Ressalte-se ainda a elevada necessidade de melhoria nas condições de tráfego da BR-163, o que tende a ocorrer com a construção da ferrovia, em decorrência da consequente redução de trânsito de caminhões na rodovia.

16. A urgência na edição da presente Medida Provisória é demanda do Ministério dos

Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPA, haja vista a extrema necessidade de delimitação do PARNA do Jamanxim, para viabilizar o projeto da EF-170, conforme a seguir exposto.

17. Convém ressaltar que no anexo da Resolução nº 2 foi estabelecido um cronograma pelo próprio CPPI, onde o lançamento do edital da EF-170 restou previsto para o 2º semestre de 2017. Caso fosse elaborado um Projeto de Lei para tratar da matéria, não haveria tempo hábil para o cumprimento de todos os trâmites do processo legislativo, dos procedimentos necessários para a redefinição dos limites do Parque Nacional do Jamanxim, bem como das demais fases relacionadas aos estudos e ao edital de licitação do projeto.

18. Nessa perspectiva, conclui-se que todos os procedimentos e trâmites relacionados a empreendimentos qualificados no PPI como prioritários (caso do trecho ferroviário da EF-170 entre Sinop/MT e Miritituba/PA) devem ser tratados com a máxima urgência, para que seja possível o cumprimento dos prazos estipulados pelo CPPI.

19. Justifica-se ainda a urgência na edição da presente MP, ao se considerar a necessidade de reaquecer o setor de infraestrutura e de acelerar a recuperação dos níveis de emprego, em busca da retomada do crescimento econômico e da necessidade de se superar a crise econômica em que se encontra o País e a adoção de medidas de contenção das graves taxas de desmatamento na Amazônia.

20. A delimitação de uma única faixa, com área aproximada de oitocentos e sessenta hectares (860 ha), comportando a área aproximada de quatrocentos hectares (400 ha) da faixa de domínio da BR-163, já excluída por ocasião da criação da unidade, e a área aproximada de quatrocentos e sessenta hectares (460 ha) do leito da faixa de domínio da EF-170, possibilitará a sua demarcação conjunta e facilitará o processo de gestão do PARNA do Jamanxim, haja visto que ainda hoje, a área da BR-163 excluída do PARNA não está delimitada e demarcada naquele trecho.

21. Por outro lado, contígua ao PARNA do Jamanxim em sua porção sudoeste, vislumbra-se a possibilidade de se promover um aumento no grau de proteção de uma área aproximada de cinquenta e um mil hectares (51.000 ha) atualmente integrante da APA do Tapajós, onde já se registra a ocorrência de quinze (15) espécies ameaçadas de extinção, e das quais seis (6) são consideradas endêmicas da região, e destas, cinco (5) são peixes continentais cuja representação em unidades de conservação ocorre somente naquele PARNA. Esta medida, além de proporcionar aumento da área protegida por unidade de conservação de proteção integral, também atuará como ganho ambiental da redefinição de limites explicitada no item anterior, restando patente a relevância da proposta.

22. Nesse contexto, Senhor Presidente, a proposta de redefinição dos limites do PARNA do Jamanxim consiste em:

a) delimitar uma faixa com área uma área aproximada de oitocentos e sessenta hectares (860 ha), que comporte o leito e a faixa de domínio da rodovia BR-163, não integrante do PARNA do Jamanxim, desde a sua criação, e o leito e a faixa de domínio da estrada de ferro EF-170; e

b) ampliar os limites do PARNA do Jamanxim, criado por Decreto de 13 de fevereiro de 2006, pela incorporação de uma área de cinquenta e um mil hectares (51.000 ha), atualmente integrante da APA do Tapajós, aumentando o grau de proteção dessa área, e promovendo a preservação de espécies ameaçadas de extinção, com a consequente redefinição dos limites da APA do Tapajós, também criada por Decreto de 13 de fevereiro de 2006.

23. Em segundo lugar, propõe-se a redefinição dos limites da Floresta Nacional do Jamanxim, criada por Decreto de 13 de fevereiro de 2006, como resultante da ampliação do PARNA do Rio Novo, também criado por Decreto de 13 de fevereiro de 2006, e da criação de uma nova Área

de Proteção Ambiental – APA do Jamanxim.

24. Criada no âmbito da estratégia “*Ordenamento Territorial e Gestão Ambiental*” do Plano BR-163 Sustentável, e com objetivos básicos de promover o manejo de uso múltiplo sustentável dos recursos florestais, a manutenção e a proteção dos recursos hídricos e da biodiversidade, bem como o apoio ao desenvolvimento de métodos de exploração sustentável dos recursos naturais, a FLONA do Jamanxim, tem sido, desde então, objeto de conflitos fundiários, consequência de ocupações já existentes no momento de sua criação, e de outras ocorridas em decorrência da expectativa gerada pela possibilidade de pavimentação da BR-163 naquela região. O citado Plano BR-163 Sustentável apresenta evidentes precariedades no alcance dos resultados pretendidos, destaca-se que a região sob a influência da BR-163 concentra cerca de 70% do desmatamento registrado em unidades de conservação, mostrando-se relevante e urgente a adoção das ações objeto da presente medida provisória.

25. Em função desses conflitos que vêm assumindo uma dimensão social, a FLONA do Jamanxim tem sido objeto de demandas no sentido de se promover a redefinição de seus limites pela simples desafetação de parcela considerável de sua área, e até mesmo de proposta parlamentar no sentido de se sustar os efeitos do Decreto que a criou.

26. Esse cenário em que permanecem os problemas de ocupação, tem dificultado a gestão da unidade, limitando as ações do Poder Público a ações de fiscalização, o que pode vir a tencionar o conflito existente. Razão pela qual torna-se patente a urgência e relevância para adotar ações com vistas à solução/minimização de tais conflitos.

27. Objetivando assegurar a conservação da biodiversidade e tratar tais conflitos, propõe-se: i) que uma área com aproximadamente trezentos e quatro mil hectares (304.000 ha) da FLONA do Jamanxim seja recategorizada e transformada numa nova Área de Proteção Ambiental a ser denominada APA do Jamanxim; ii) outra área com aproximadamente quatrocentos e trinta e sete mil hectares (437.000 ha) seja recategorizada e transformada em ampliação do PARNA do Rio Novo, e iii) a área remanescente com aproximadamente quinhentos e cinquenta e sete mil hectares (557.000 ha) seja mantida como FLONA.

28. A criação da APA do Jamanxim a partir da área proveniente da FLONA, acrescida de uma nova área com aproximadamente duzentos e trinta mil hectares (230.000 ha), num total aproximado de quinhentos e trinta e quatro mil hectares (534.000 ha), terá como objetivo proteger os mananciais, regular o uso dos recursos hídricos e promover o uso múltiplo sustentável dos recursos naturais, tudo isso mediante ocupação territorial ordenada e regularizada, além de buscar soluções para os conflitos naquela região.

29. Essa recategorização terá como contrapartida um grande ganho na proteção da biodiversidade e dos demais recursos naturais, pela ampliação do PARNA do Rio Novo, que passará a proteger de forma integral, áreas que compreendem aquelas atualmente classificadas pelo Plano de Manejo da FLONA do Jamanxim como sendo suas zonas primitivas.

30. Nesse sentido, Senhor Presidente, a proposta de redefinição dos limites da FLONA do Jamanxim consiste em:

a) recategorizar uma área com aproximadamente trezentos e quatro mil hectares (304.000 ha), criando uma nova Área de Proteção Ambiental – APA, a ser denominada APA do Jamanxim, que por sua vez será acrescida de uma nova área com aproximadamente duzentos e trinta mil hectares (230.000 ha), ficando essa nova unidade de conservação com aproximadamente quinhentos e trinta e quatro mil hectares (534.000 ha);

b) recategorizar uma área com aproximadamente quatrocentos e trinta e sete mil hectares (437.000 ha), a ser transformada em ampliação do PARNA do Rio Novo, que por sua

vez passará a totalizar uma área aproximada de novecentos e setenta e cinco mil hectares (975.000 ha).

31. Com a criação da APA do Jamanxim, observadas as normas de proteção da nova unidade, será possível promover a regularização de ocupações existentes desde a época em que fora criada a FLONA do Jamanxim, além de permitir o regular assentamento de novas ocupações, atendendo uma demanda social existente.

32. Senhor Presidente, essas são as razões que nos levam a propor a Vossa Excelência a edição desta Medida Provisória.

Respeitosamente,

*José Sarney Filho, Maurício Quintella Malta Lessa*