



Projektverlauf und Aktualisierungen des Projekts Grão-Pará Maranhão (GPM)

4. Juli 2024

Daten, Merkmale, Dokumente

CHRONOLOGIE

- 29.03.2017: GPM unterzeichnet einen Partnerschaftsvertrag mit der Vereinigung der Bewohner der schwarzen Quilombola Gemeinde Vila Nova Ilha do Cajual über die Nutzung und den Nießbrauch von 14.258.608 m² (das entspricht 1.426 Hektar) des Gebietes der Gemeinde, das insgesamt 1.630 Hektar Land umfasst.
- 0./05.2017: Das Unternehmen sendet einen Antrag auf Genehmigung für den Bau eines Hafenterminals zur privaten Nutzung an den Generaldirektor der ANTAQ (Nationale Agentur für Wassertransport)
- 20.03.2018: Formular zur Charakterisierung der Tätigkeit (Ficha de Caracterização da Atividade - FCA) eingereicht beim brasilianischen Bundesumweltamt IBAMA (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - Brasilianisches Institut für Umwelt und erneuerbare natürliche Ressourcen), um das Genehmigungsverfahren für den Hafen einzuleiten.
- 29.05.2018: Formular zur Charakterisierung der Tätigkeit der Eisenbahn wird durch Beschluss von IBAMA in das Formular zur Charakterisierung der Tätigkeit des Hafens integriert.
- 12/07/2018: Ibama veröffentlicht Terms of Reference (TOR) für den Beginn der Erstellung der Umweltverträglichkeitsprüfungen (Estudos de Impacto Ambiental/Relatorios de Impacto Ambiental - EIA/Rima) für das Projekt.
- 04.12.2018: Antaq genehmigt die Unterlagen des Unternehmers und leitet den Vorgang an die Bewilligungsbehörde (Ministerium für Verkehr, Häfen und Zivilluftfahrt - MTPA) weiter, die die Genehmigung oder Ablehnung des Baus und Betriebs des Projekts erteilt.

- 18.12.2018: Die interne Rechtsabteilung (Procuradoria) von Antaq stellt die Genehmigung der Dokumente aufgrund des Vertrags zwischen GPM und der Gemeinde in Frage. Antaq reagiert nicht auf die Infragestellung.
- 27.12.2018: Antaq unterzeichnet Adhäsionsvertrag mit GPM, der das Unternehmen ermächtigt, die Hafenanlage für 25 Jahre zur privaten Nutzung zu bauen und zu betreiben, mit Möglichkeit der Verlängerung.
- 17.01.2019: Das Bundesstaatsanwaltschaftsministerium (Ministério Público Federal - MPF) fordert von Ibama Dokumente zum Projekt im Zusammenhang mit einer Anzeige (fato), um angebliche Unregelmäßigkeiten zu untersuchen.
- 21.11.2021: Die Öffentliche Verteidigungsbehörde des Bundes (Defensoria Pública da União - DPU) fragt Antaq nach den Auswirkungen des Hafens auf Quilombolas.
- 19.12.2021: Das Ministerium für Infrastruktur (Minfra) unterzeichnet mit GPM den Adhäsionsvertrag Nr. 6 über den Bau und den Betrieb der Eisenbahn für 99 Jahre, der verlängert werden kann.
- März 2022: Die TOR für die Vorbereitung der UVP/Rima werden von IBAMA aktualisiert, um auch die Eisenbahn einzubeziehen (die TOR von 2018 bezogen sich nur auf den Hafen).
- 25.01.2023: Die DPU beantragt eine Zivile Öffentliche Aktion (Ação Civil Pública - ACP) an die Bundesbehörde Nationales Institut der Kolonisierung und Agrarreform (Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária - Incra) und die Oberaufsichtsbehörde für Bundesvermögen in Maranhão zur offiziellen Anerkennung des Landbesitzes des Gebietes Vila Nova auf der Insel Cajual, dessen Antrag seit über 16 Jahren ungelöst ist (der Fall wurde 2007 eröffnet).
- 31.03.2023: Ein erster Nachtrag zum Adhäsionsvertrag für den Bau und Betrieb der Eisenbahn durchgeführt. Geändert wurden Ausführungsstermine und der Investitionsbetrag wurde eingefügt: 4.770.000.000,00 R\$ (umgerechnet zum damaligen Tageskurs etwa 914 Mio. EUR).
- 29/09/2023: Das Unternehmen GPM beantragt, dass die Umweltgenehmigungsabteilung von Ibama "das vorherige Umweltgenehmigungsverfahren für das Projekt des Hafenterminals und des Eisenbahnzweigs von Alcântara einstellt". Eine Begründung ist in dem Dokument nicht enthalten.

MERKMALE DES HAFENS (TERMINAL PORTUÁRIO DE ALCÂNTARA - TPA)

- Gesamtfläche von 14.857.755 m² (1.486 ha), vorgeschlagen auf der Insel Cajual im Gemeindebezirk Alcântara / Maranhao - das Gebiet der Gemeinde Vila Nova Ilha do Cajual umfasst insgesamt 1.630 Hektar Land, d.h. der Hafenterminal beansprucht **mehr als 87% des Gebiets**.
- Das Terminal ist für den Umschlag und die Lagerung von Massengütern, einschließlich der Lagerung von ungedeckten Eisenerzhalden, vorgesehen.

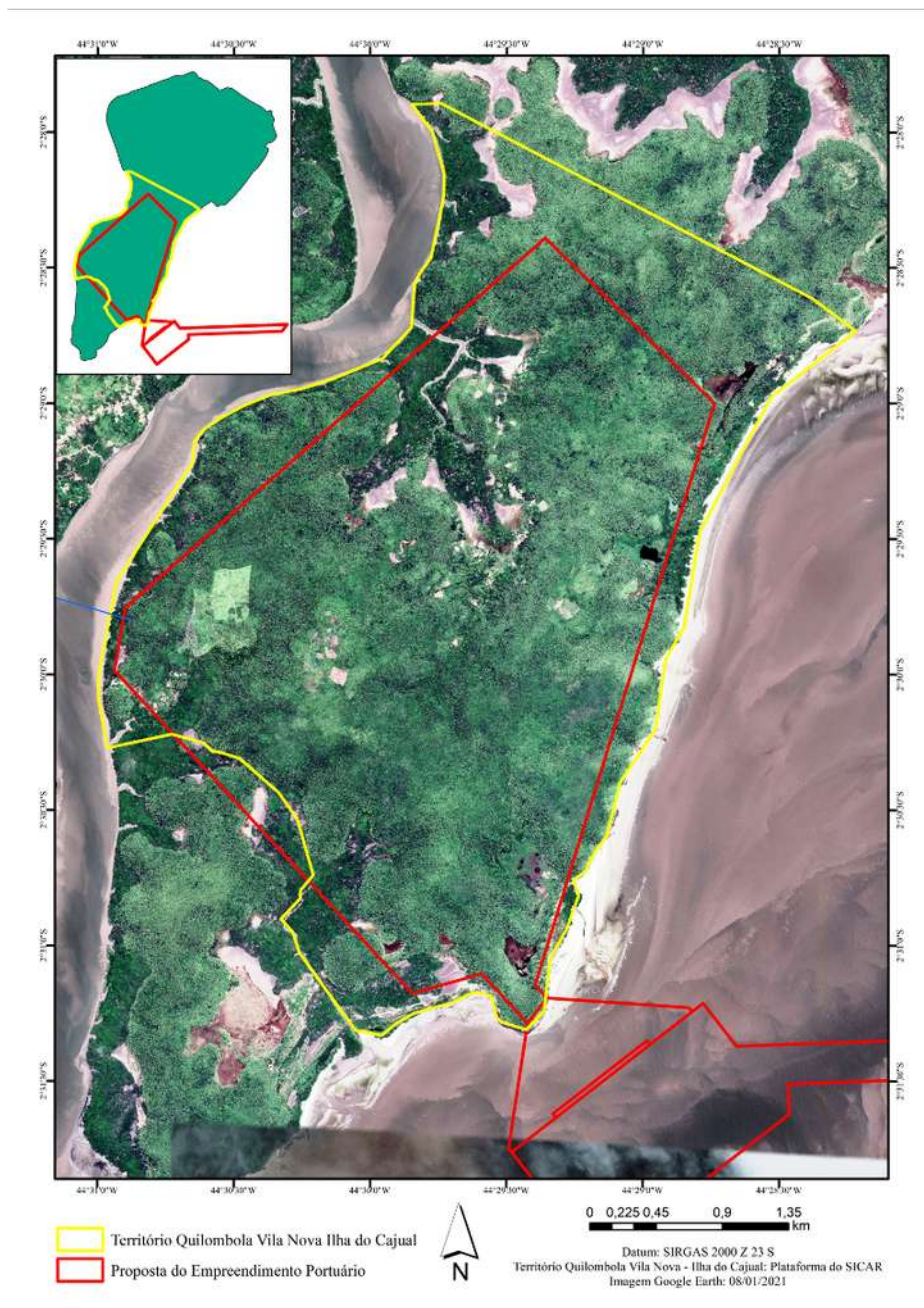


Abb. 1: Lage des Hafenterminals TPA und des Gebiets der Quilombola-Gemeinde Vila Nova auf der Insel Cajual

- Laut der Projektbeschreibung werden 70 % des Transports auf Eisenerz entfallen, das vom brasilianischen Bergbaukonzern Vale S.A. gefördert wird. Außerdem werden unter anderem Kupfer, Soja, Weizen, Mais, Reis, Dünger, Fleisch und Obst transportiert. Daneben wird die Produktion von grünem Wasserstoff aufgeführt.
- Im ersten Betriebsjahr wird eine Gesamtfracht von 18 Mt (Millionen Tonnen) umgeschlagen, und es wird erwartet, dass diese Schätzung bis zum Ende der ersten Laufzeit der Genehmigung 90 Mtpa übersteigt.
- Liegeplatzkapazität für bis zu 8 Frachtschiffe (mit einer Länge von jeweils ca. 350 m).
- Auswirkungen auf Wasserwege, Mangroven, Wälder, das Meer und 95 Millionen Jahre alte Fossilienfundstellen.
- Auswirkungen auf Feuchtgebiete von internationaler Bedeutung für den Naturschutz (Ramsar-Gebiete: Umweltschutzgebiete (Áreas de Proteção Ambiental - APA) Baixada Maranhense und Reentrâncias Maranhenses.
- Auswirkungen auf Quilombola-Gemeinschaften, indigene Gemeinschaften, traditionelle Gemeinschaften, Siedlungsgebiete der Agrarreform.
- Im Hafen sollen nach dem Bau 1.800 Personen arbeiten - auf der Insel leben etwa 92 Menschen.

MERMALE DER EISENBAHNTRASSE (EF-317)

- 520 km lang, 99-jähriger Adhäsionsvertrag, der verlängerbar ist.
- 214 km lange Nordstrecke, die den Hafen TPA mit der bestehenden Eisenbahnlinie "Estrada de Carajás" des Bergbaukonzerns Vale S.A. beim Ort Alto Alegre do Pindaré verbindet.
- Südlicher Abschnitt, 322 km lang, der in der Nähe der Stadt Açailândia die Eisenbahnlinie EF-317 mit der bereits bestehenden Eisenbahnlinie Ferrovia Norte Sul (FNS) verbindet.
- Fracht: Treibstoff, Eisenerz, Bauxit, Getreide, Düngemittel, Container.
- Die Deutsche Bahn (DB) und Sysfer Consultoria e Sistemas sind Partner bei der Bahnlinie.
- **22 betroffene Gemeinden:** 1. Alcântara; 2. Bequimão; 3. Peri Mirim; 4. Palmeirândia; 5. São Bento; 6. São Vicente Ferrer; 7. Olinda Nova do Maranhão; 8. Matinha; 9. Viana; 10. Pedro do Rosário; 11. Penalva; 12. Monção; 13. Zé Doca; 14. Governador Newton Bello; 15. Alto Alegre do Pindaré; 16. Santa Luzia; 17. Bom Jardim; 18. Buriticupu; 19. Bom Jesus das Selvas; 20. Amarante do Maranhão; 21. São Francisco do Brejão; 22. Açailândia.

IMPACTOS DE EMPREENDIMENTOS SOBRE POVOS E COMUNIDADES TRADICIONAIS NO MARANHÃO

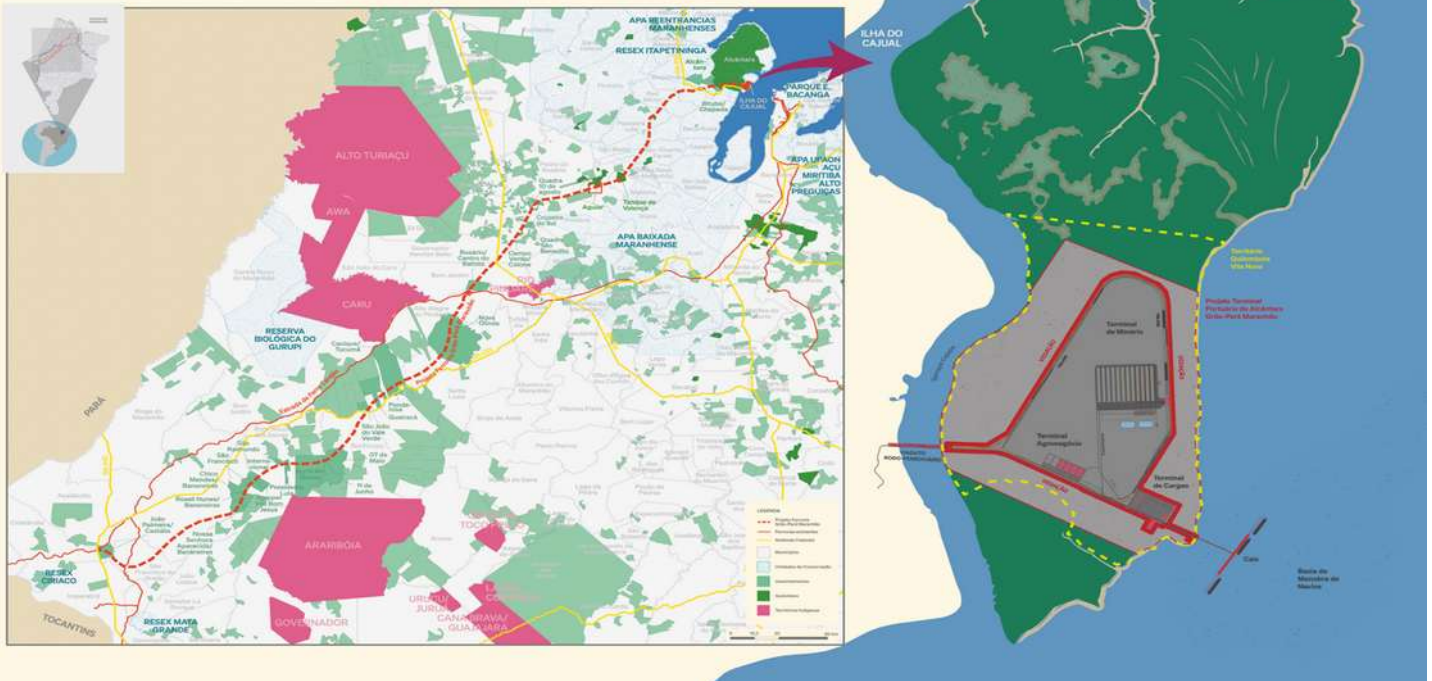


Abb. 2: Trassenführung der geplanten Eisenbahn EF-317 von der Insel Cajual bis zur Stadt Açailândia (links) und Lage des Hafenterminals TPA auf der Insel Cajual (rechts)

- Sie durchquert die Quilombola-Gebiete in Alcântara, das Quilombola-Gebiet Tanque de Valença in Matinha und tangiert das Quilombola-Gebiet Aguiar in Viana (906 ha, vom Institut für Kolonisierung und Land von Maranhão (Instituto de Colonização e Terras do Maranhão - Iterma) am 22.08.2011 tituliert.

WICHTIGE ÖFFENTLICHE DOKUMENTE

1. Vertrag zwischen GPM und der Einwohnervereinigung der Quilombolas der Gemeinde Vila Nova Ilha do Cajual

Das Dokument vom 29.03.2017 wird von GPM als Anlass und zur Rechtfertigung für alle anderen Verfahren benutzt und dient von Beginn bis heute dazu, den administrativen Verfahren des Unternehmen den Anschein von Legitimität zu geben. **Es gab zu keinem Zeitpunkt eine Konsultation und freie, vorherige und informierte Zustimmung der Einwohner (OIT 169).**

2. Veröffentlichung des Formblatts zur Charakterisierung der Tätigkeit (Caracterização de Atividade - FCA) durch Ibama

Ein von der Ibama unterzeichnetes Dokument vom 23.05.2018 bestätigt die Notwendigkeit, den Hafen und die Eisenbahn in das Genehmigungsverfahren einzubeziehen, da es sich um ein und dasselbe Projekt handelt.

3. Die interne Rechtsabteilung von Antaq (Nationale Wasserstraßenbehörde) empfiehlt, sich an die Kulturstiftung Palmares (Fundação Cultural Palmares - FCP¹) zu wenden.

Das Dokument vom 18.12.2018 belegt die mangelnde Erfahrung von Antaq bei der Bewertung des zwischen GPM und der Quilombola-Vereinigung unterzeichneten Vertrags als Nachweis für die Nutzung/Niessrecht des Gebiets für den Bau des Hafens. Der interne Rechtsstelle von Antaq empfiehlt, die FCP zu konsultieren. Der Chefanwalt akzeptiert die Argumentation des stellvertretenden Chefanwalts und stimmt ihr teilweise zu. Antaq ignoriert die Empfehlung.

4. Antrag auf Schließung der Lizenz mit Ibama

Am 29.09.2023 forderte die GPM die Genehmigungsabteilung der Ibama auf, das Genehmigungsverfahren für den Hafen und die Eisenbahn auszusetzen.

5. Schreiben der Regierung von Maranhão deutet auf Aufteilung und Verstaatlichung des Projekts hin

Ende Mai 2024 schickte die Regierung von Maranhão ein undatiertes und nicht unterschriebenes Schreiben mit dem Briefkopf von Sedepe (Sekretariat für wirtschaftliche Entwicklung und strategische Programme von Maranhão - Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Programas Estratégicos do Maranhão) an den deutschen Vizekonsul, in dem versucht wurde, Organisationen zu delegitimieren, die gegen das Projekt protestierten.

In Punkt 3 des Schreibens stellt die Regierung fest: "Tatsächlich befindet sich nur das Hafenterminal in der Genehmigungsphase, die sich noch in einem frühen Stadium befindet, und die Entwickler haben sich eindeutig für eine Aufteilung des größeren Projekts entschieden. Zum jetzigen Zeitpunkt wird das Projekt weder den Bau einer Eisenbahn noch eines Energiezentrums umfassen. Zu gegebener Zeit wird es auch alle gesetzlichen Anforderungen an den sozialen und ökologischen Schutz erfüllen müssen."

Diese Aussagen deuten darauf hin, dass der Projektträger versucht, das Projekt aufzuteilen, indem er den Hafen von der Eisenbahn trennt und die Genehmigung auf bundesstaatlicher Ebene beim Staatlichen Umweltsekretariat (Sema) in Maranhão vorantreibt, nachdem er im September 2023 auf Bundesebene bei der Bundesbehörde Ibama die Einstellung des eingereichten Genehmigungsantrags beantragt hat.

Während eines Seminars, das vom 26. bis 28. Juni in São Luís, Maranhão, stattfand, bestätigte der Bundesstaatsanwalt des Bundesstaatsanwaltschaftsministerium (MPF) in Maranhão, Hilton Araújo de Melo, diesen Versuch des Bauträgers und erklärte, er habe ein Schreiben der GPM erhalten, in dem diese Absicht bekundet wurde. **Der Bundesstaatsanwalt erklärte mit Nachdruck, dass die Lizenzvergabe auf bundesstaatlicher Ebene unrechtmäßig sei.**

¹ Die am 22. August 1988 von der Bundesregierung gegründete Palmares-Kulturstiftung (FCP), die dem Ministerium für Tourismus angegliedert ist, dient der Förderung und Erhaltung der kulturellen, historischen, sozialen und wirtschaftlichen Werte, die sich aus dem Einfluss der Schwarzen auf die brasilianische Gesellschaft ergeben