

Projeto de construção da Ferrogrão é suspenso pelo Supremo Tribunal Federal

Meio de transporte seria alternativa para melhorar o escoamento de grãos.

O projeto de construção da Ferrogrão, a linha que ligaria Sinop até o Porto de Miritituba, no Pará, foi suspenso no mês de março desse ano, pelo Supremo Tribunal Federal (STF), ao apontar pontos inconstitucionais no empreendimento.

Segundo a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ATT), no ano passado, o Tribunal de Contas da União (TCU) começou a analisar o projeto que depois iria a leilão de conceição e início das obras. Foram três anos de reuniões em audiências públicas para discutir a viabilidade.

O empreendimento criou expectativas na melhoria do transporte de cargas em uma das principais regiões do agronegócio do país, mas agora corre risco de ser descartado.

A BR-163, é a rodovia federal que é conhecida como rota da soja, do milho e do algodão. Foi construída na década de 1970 pra ligar Mato Grosso ao estado do Pará. Os mais de 4 mil km de estrada continuam sendo parte da rotina do transporte da produção agrícola, mas não se mostram mais adequados para escoar a produção.

Os trechos de terra causam mais transtornos aos caminhoneiros, mas o asfaltamento também não garante boas condições de viagem. De acordo com o advogado tributarista Claudio Pimentel, é preciso pensar em uma série de custos para conseguir escoar a produção.

“Seu tiver que transportar a minha mercadoria por caminhão, eu

tenho que pensar no preço do diesel, no do pneu, na pavimentação da estrada, no pedágio, então uma série de coisas que realmente são muito caras”, afirma.

Nesse cenário a ferrovia surgiu como uma solução para dar mais agilidade pro agronegócio e evitar os acidentes. Um dos projetos discutidos desde 2017, a Ferrogrão, sairia de Sinop e iria pro Porto de Miritituba, no Pará, para escoar as safras, mas por enquanto a ideia ainda não saiu do papel.

O economista e pesquisador Feliciano Azuaga conta que três itens impedem a construção da ferrovia.

“O valor de aproximadamente R\$ 8,5 bilhões para investimento e execução da obra está subdimensionado se for comparar outros investimentos que precisariam de aproximadamente R\$24 bilhões. Um outro problema é o tempo, nove anos é pouco confiável para fazer a execução de uma obra tão complexa. Além de um terceiro item que pode ser um problema futuro que é uma obra que tem alguns problemas de sustentabilidade por passar em áreas que são disputas de terras indígenas e áreas vinculadas a Amazônia”, afirma.

Para especialista que discutiram o projeto da ferrovia em um congresso realizado pelo Instituto de Ensino e Pesquisa (INSPER) de São Paulo, a solução pode estar na nova concessão da BR-163, só que nesse caso, a Ferrogrão poderia ficar para trás.

Entidades e produtores rurais, como o presidente do Sindicato rural de Sinop, Ilson Redivo, ainda acreditam na viabilidade do projeto.

“Para a nossa região é a melhor solução , nós vamos escoar os nossos produtos pelo norte. Se você escoar via Rondonópolis é hoje, vai para Santos e tem mais 5 mil km de costa marítima, então nós temos um acréscimo de custo”, afirma.

Por Mel Parizzi, TV Centro América

19/05/2021 14h44 Atualizado há 18 horas

Envie vídeos, fotos e sugestões de pauta para a redação do Blog www.adeciopiran.com.br WhatsApp- (93) 98117 7649. e-mail: adeciopiran.blog@gmail.com

[Saiba quais são os aplicativos mais baixados do Brasil no mês](#)