

Projeto de construção da Ferrogrão é suspenso pelo Supremo Tribunal Federal

(Foto:Reprodução) – 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

Envie vídeos, fotos e sugestões de pauta para a redação do JFP (JORNAL FOLHA DO PROGRESSO) Telefones: WhatsApp (93) 98404 6835- (93) 98117 7649.

"Informação publicada é informação pública. Porém, para chegar até você, um grupo de pessoas trabalhou para isso. Seja ético. Copiou? Informe a fonte."

Publicado por Jornal Folha do Progresso, Fone para contato 93 981177649 (Tim) WhatsApp: -93- 984046835 (Claro) -Site: www.folhadoprogresso.com.br e-mail:folhadoprogresso.jornal@gmail.com/ou e-mail:adeciopiran.blog@gmail.com

<https://www.folhadoprogresso.com.br/esta-pensando-em-empreender-veja-os-negocios-que-estao-em-alta-em-2021/>

BR-163, tem 51 quilômetros sem pavimento no Pará

Trecho em obras em 19 de agosto de 2019 já pavimentado (Foto:Dnit) – Dos 65 km deixados sem pavimento pelo ultimo governo, após a posse do Presidente Bolsonaro em Janeiro de 2019, somente 14 km foram pavimentados em mutirão do exercito e empreiteiras no trecho da rodovia BR 163 no Pará entre o distrito de Moraes Almeida, município de Itaituba e a cidade de Novo Progresso. **A previsão é até dezembro deste ano para concluir o trecho que esta em obras.**

Com a chegada o inverno amazônico, a intensidade de chuva vem aumentando gradativamente – nesta época do ano – pode

complicar o tráfego naquele local, a rodovia em obra dificulta o acesso das carretas que transportam soja e milho do Mato Grosso para os portos de Mirituba e Santarém no Pará. Nesta semana uma chuva que caiu naquele setor provocou parada de caminhões e filas se formaram em torno da rodovia. Conforme publicou nesta quinta-feira o Portal <https://estradas.com.br/br>, no Pará o Dnit concluiu mais 3,5 quilômetros de pavimentação da rodovia Br-163, entre Moraes de Almeida e Novo Progresso, no Pará. Agora, faltam 51 km, que serão pavimentados até o fim deste ano, de acordo com o órgão.



NO PARÁ: Dnit conlui mais 3,5 quilômetros de pavimentação da rodovia Br-163, entre Moraes de Almeida e Novo Progresso, no Pará. Agora, faltam 51 km, que serão pavimentados até o fim deste ano, de acordo com o órgão. Rodovia BR 163 (Foto:DNit)

De acordo com o Dnit, os 51 kms restantes devem ser

pavimentados até dezembro

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) finalizou na última sexta-feira (13) mais 3,5 quilômetros da Rodovia BR-163, na região da Comunidade Santa Luzia, em Trairão, no estado do Pará.

De acordo com o Dnit, o trecho terroso trazia dificuldades de trafegabilidade para o escoamento da safra de grãos do país até os portos fluviais de Mirituba. Diante disso, os trabalhos continuam sendo executados em parceria com o Exército Brasileiro.

Ainda de acordo com o Dnit, até o fim deste ano, os últimos 51 quilômetros da rodovia, iniciada na década de 70, devem ser pavimentados.

De acordo com o órgão, até o momento, 35 quilômetros já foram concluídos. Esse total inclui, além desse trecho entregue na semana passada, os segmentos entre as localidades de Moraes Almeida e de Novo Progresso. O segmento 1, de oito quilômetros, também está totalmente pavimentado. Com esses resultados, 16 quilômetros ainda serão pavimentados pela Autarquia este ano.

O Dnit informou que a pavimentação da BR-163/PA vai melhorar o escoamento da produção de grãos do centro-oeste do país. A rodovia federal impulsionará a economia, escoando produtos agrícolas pelo Brasil e incrementando a exportação para outros países.

Fonte:JORNAL FOLHA DO PROGRESSO

Envie vídeos, fotos e sugestões de pauta para a redação do JFP (JORNAL FOLHA DO PROGRESSO) Telefones: WhatsApp (93) 98404 6835- (93) 98117 7649.

“Informação publicada é informação pública. Porém, para chegar até você, um grupo de pessoas trabalhou para isso. Seja ético. Copiou? Informe a fonte.”

Publicado por Jornal Folha do Progresso, Fone para contato 93 981177649 (Tim) WhatsApp:-93- 984046835 (Claro) -Site: WWW.folhadoprogresso.com.br

E-

mail:folhadoprogresso@folhadoprogresso.com.br e/ou e-mail:
adeciopiran_12345@hotmail.com

[http://www.folhadoprogresso.com.br/programa-de-estudo-mexicano
-oferece-bolsas-para-estudantes-brasileiros/](http://www.folhadoprogresso.com.br/programa-de-estudo-mexicano-oferece-bolsas-para-estudantes-brasileiros/)