

DS

ARTIGO

AS TRAVAS E LUTAS DA FERROGRÃO

São 933 km entre Sinop e o porto de Miritituba e o acesso aos portos do Arco Norte. Significa criar uma alternativa para o frete da alta produção do Médio Norte de Mato Grosso e baratear o custo do frete. Hoje ele é feito por caminhões partindo de Sorriso pro Norte.

Seria um contraponto à ferrovia Rumo, que hoje explora o trecho de 1.655 km entre Rondonópolis e o porto de Santos. Transporta 80 mil toneladas por dia e substitui 261 caminhões. Mas os produtores questionam o preço do frete cobrado pela Rumo.

Na semana passada o produtor Blairo Maggi me disse que a Rumo cobra apenas 5% menos do que o frete rodoviário. A competição com a Ferrogrão diminuiria esse valor.

Antes de entrar no mérito da oposição à Ferrogrão, é preciso recordar que em 2030, Mato Grosso produzirá algo como 130 milhões de toneladas de grãos e de carne.

Se não resolver até lá parte da logística do escoamento, todo o sistema de transporte ficará travado. A rodovia BR-163, recentemente transferida para o governo de MT, já está no seu limite. Em 8 anos estará inviável, mesmo sendo duplicada até como lá como se propõe.

Os impedimentos para a Ferrogrão são legais, políticos, ambientais e de militância judiciária, sem falar na pressão dos EUA.

Em decisão no STF, o ministro Alexandre de Moraes suspendeu a Lei 13.452/2017 que alterava os limites de cerca de 862 hectares do Parque Nacional do Jamaxim, no Pará, para a construção da ferrovia.

Com isso, as obras ficam paralisadas. A Procuradoria Geral da República deu parecer favorável à construção na semana passada. Continua a briga judiciária.

É uma questão de tempo....

Onofre Ribeiro é jornalista em Mato Grosso.

BR-163 E A MT PAR

A solução jurídica encontrada pelo governador Mauro Mendes para des-travar a BR-163, evitando a relicitação e uma espera de até cinco anos para a obra de duplicação ser reiniciada é vista como um modelo para o país.

O destravamento passa pelo modelo da MT Participações e Projetos S.A (MT Par), uma sociedade anônima de economia mista e capital fechado, que tem como sócio majoritário o Governo do Estado de Mato Grosso. Ela esta à frente de grandes projetos estruturantes determinados pelo governador.

Para mim é uma honra fazer parte desse momento histórico em começar a dar solução ao principal gargalo logístico de Mato Grosso. A BR-163 é a principal artéria por onde escoar a produção agrícola do nosso estado, campeão na agropecuária brasileira.

A concessão é um projeto ousado e criativo para superar a burocracia e deixar de ficar à mercê de contrato entre a atual concessionária e o Governo Federal. É um desafio e tanto buscar a solução para o eixo de ligação Norte-Sul de Mato Grosso, onde também milhares de pessoas perderam a vida por falta de duplicação e conservação.

Ao todo, são 850 km ligando Itiquira a Sinop que está sob a gestão estadual. Logo daremos início às obras de duplicação entre Posto Gil e Nova Mutum, além das obras na travessia urbana de Sinop. Neste momento, já está ocorrendo a recuperação da pista simples na Rodovia dos Imigrantes, no trecho de Cuiabá a Jangada, de Jangada a Rosário Oeste, de Nova Mutum a Lucas Do Rio Verde, chegando até Sinop.

Com a concessão, vamos começar uma nova era de evolução na logística, graças a uma visão estadista do governador Mauro Mendes e da nossa equipe da MTPar. Juntos, estamos escrevendo uma nova história para Mato Grosso.

Wener Santos é presidente da MTPar.

JORNAL DIÁRIO DA SERRA

Propriedade da
AJOTA

ASSOCIAÇÃO JORNALÍSTICA DE TANGARÁ DA SERRA

CNPJ: 29.464.235/0001-16

Av. Tancredo Neves - 1247 W - Parque Mansões
78302-028 Tangará da Serra-MT

ISSN 22386467

REDAÇÃO

DIREÇÃO DE JORNALISMO

Fabiola Tormes

CONTATO

ds@diariodaserra.com.br

Envie Pautas, Fotos Sugestões e Vídeos para o whatsapp do

DIÁRIO DA SERRA

(65) 3326-4724

www.diariodaserra.com.br

www.ds.jor.br

TIRAGEM

1 MIL EXEMPLARES

CIRCULAÇÃO

Tangará da Serra, Nova Olímpia, Barra do Bugres, Porto Estrela, Campo Novo do Parecis, Sapezal, Denise, Arenópolis, Nortelândia e Santo Afonso.

CENTRAL DO ASSINANTE

(65)3326.6501

DEPARTAMENTO COMERCIAL

PUBLICIDADE ASSINATURA

PUBLICIDADE LEGAL

Associação Jornalística de Tangará da Serra - AJOTA

SERVIÇOS GRÁFICOS

E. Tormes e Cia. LTDA

CNPJ: 14.048.123/0001-07

CONTATO: adm@diariodaserra.com.br

Fone: (65) 3326-4724

Diário da Serra

FUNDADO EM 11 DE NOVEMBRO DE 1996

EDIÇÃO ON-LINE DESDE 06 DE SETEMBRO DE 1997

Endereço: Av. Tancredo Neves - 1247 W

Parque Mansões - CEP:78300-000

Tangará da Serra - MT - Brasil

f

www.facebook.com/jornalds

ig

@diariodaserra

DOCUMENTO TÉCNICO

Deputado entrega relatório final da Ferrogrão à CNA e ministros do Supremo

A entrega à CNA aconteceu na segunda-feira, 29, em Brasília

Relatório apresenta análise do impacto da Ferrovia para MT

Assessoria

O deputado estadual Reck Junior (PSD) entregou uma cópia do relatório da Câmara Setorial Temática (CST) da Ferrogrão da Assembleia Legislativa de Mato Grosso (ALMT) à Comissão Jurídica da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA). O documento técnico contém argumentos jurídicos e dados embasados para subsidiar os ministros do Supremo Tribunal Federal (STF) no julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI), proposta pelo PSOL e agendada para esta quarta-feira, 31.

A sigla socialista questiona a validade da Lei 13.452/2017, que desafeta uma pequena porção de 0,054% da área original da unidade de conservação do Parque Nacional do Jamaxim para a construção da ferrovia. Citando a Constituição, o PSOL afirma que medidas provisórias não podem veicular norma que altere espaços territoriais de unidades de conservação. O ministro Alexandre de Moraes acatou o pedido e suspendeu a implantação do modal ferroviário. A CNA foi admitida pelo STF para colaborar com o julgamento da ADI e contribuir com informações.

A entrega à CNA acon-

teceu na segunda-feira, 29, em Brasília. Já nesta terça-feira, 30, no Supremo, Reck Junior entregou o relatório aos ministros Dias Toffoli, Gilmar Mendes e André Mendonça. “Através do relatório final estamos levando discussões e resultados da Câmara Setorial Temática para os responsáveis pela decisão final. Acreditamos que a Ferrogrão trará grandes benefícios para a economia, o agronegócio e a logística do nosso Estado e do Brasil”, diz o deputado.

BENEFÍCIOS AMBIENTAIS - Reck Junior diz que relatório da CST apresenta uma análise do impacto da Ferrovia EF-170 para Mato Grosso. O deputado defende que a liberação da ferrovia será benéfica não somente para economia, mas também para o meio ambiente. “O Brasil é um dos maiores produtores de soja, milho, algodão e pecuária bovina de corte do mundo, mas enfrenta deficiências na infraestrutura logística que comprometem sua competitividade. Mato Grosso, em particular, é responsável por uma grande parcela dessa produção agrícola”, pondera.

Após a agenda na CNA, Reck Junior comentou que o objetivo é estabelecer um diálogo construtivo com as autoridades e de levar em consideração os diferentes pontos de vista.

AUMENTO DA PRODUÇÃO - Dados da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa) informam que

Mato Grosso possui área de cultivo de soja de 10,8 milhões de hectares e 5,2 milhões de hectares de milho. O Estado tem cerca de 13 milhões de hectares de pastagens aptas para a agricultura. “Com um potencial para produzir mais de 170 milhões de toneladas de grãos e fibras em curto prazo, é essencial contar com meios de transporte eficientes para acompanhar esse crescimento”, avalia Reck Junior.

O parlamentar ressaltou que a Ferrogrão é uma alternativa necessária e urgente para atender a demanda logística do Estado e do Brasil. “A ferrovia, com seus 933 quilômetros de extensão, terá a capacidade ligar a cidade de Sinop, em Mato Grosso, ao Porto de Miritituba, no Pará, proporcionando um transporte eficiente e de baixo custo para o escoamento da produção agrícola e agroindustrial da região”, justifica.

A Ferrogrão, conforme Reck Junior, viabilizará diversos benefícios econômicos, sociais e ambientais para a região. “Como destaca o nosso relatório final, além de impulsionar o desenvolvimento da agroindústria e gerar empregos, a ferrovia reduzirá os custos logísticos, aumentando a competitividade dos produtos agrícolas brasileiros no mercado internacional. A estimativa é que a redução de custos com transporte alcance cerca de 30%”, comenta.