

**Infraestrutura** Atualização dos estudos do megaprojeto ferroviário foi protocolado pelo governo em ação do Psol em tramitação no Supremo Tribunal Federal

# União ajusta traçado da Ferrogrão para tentar neutralizar ação contra o projeto

Rafael Bitencourt e Rafael Walendorf De Brasília

O governo protocolou no Supremo Tribunal Federal (STF) a atualização dos estudos da Ferrogrão, megaprojeto ferroviário que liga um dos maiores centros de produção de grãos do mundo, em Sinop (MT), aos portos do Arco Norte, em Miratituba (PA).

O empreendimento conta com ajuste de traçado, uma nova cartada do Ministério dos Transportes para neutralizar a Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) movida pelo Psol para barrar o projeto.

A ação contesta a mudança no perímetro do Parque Nacional Jamansim por meio de medida provisória (MP), ainda na gestão do ex-presidente Michel Temer.

Agora, o governo propõe que os trilhos da ferrovia, em 50 quilômetros dentro do parque, operem mais próximos da BR-163, na chamada "faixa de domínio", sem mexer na demarcação.

O argumento de uso da faixa de domínio da BR-163 será defendido, em breve, pelo ministério em audiência com o relator do caso, ministro Alexandre Moraes. A expectativa é que, de um lado, o ajuste no traçado faça a ADI perder o objeto e, de outro, aumento de recurso para compensação socioambiental atenda às reivindicações de entidades envolvidas no debate sobre os impactos do projeto.

“Ao Valor”, o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Rafael Vitale, disse que o leilão pode ser em 2025, se o STF tiver a mesma compreensão. “Acreditamos que as dúvidas serão dirimidas e vamos ter a autorização para prosseguir com os trâmites. Tendo a autorização do TCU [Tribunal de Contas da União], a gente abre o edital e faz leilão, no prazo de um ano.”

O governo ressalta que os recursos para medidas socioambientais correspondem a 6% do investimen-

to no projeto, acima da média de 1,5% das obras de infraestrutura.

Dentro das vantagens econômicas, é reforçada a capacidade da ferrovia reduzir 20%, em média, o custo do frete da produção no Mato Grosso, frente ao uso de caminhões pela BR-163 ou ferrovias existentes.

Na questão ambiental, o estudo indica que a Ferrogrão pode cortar 40% das emissões de gases de efeito estufa (GEE), menos 3,4 milhões de toneladas/ano de CO<sub>2</sub>.

Ambientalistas, de modo geral, reconhecem que o transporte sobre trilhos produz menos danos ambientais para além da redução das emissões, pois estradas aceleraram o desmatamento e a atividade ilegal com o efeito de “espina-de-peixe” na floresta.

No caso da Ferrogrão, os estudos mostram que 60% do seu traçado passa por área desmatada. A vegetação nativa afetada contará com reparação com plantio das espécies em área equivalente.

O estudo reforça que o projeto não precisa pedir passagem em terra indígena (TI), comunidades quilombolas ou de ribeirinhos. Ainda assim, as terras indígenas Praia do Mangue e Praia do Índio devem passar por oitivas e receber compensação por estarem a menos de dez quilômetros da chegada da ferrovia ao Rio Tapajós (PA).

“Não foram só atualizados números. Temos agora uma agenda de sustentabilidade que não estava na modelagem anterior, um ETEA [Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental] bem diferente”, disse George San-

toro, secretário executivo do Ministério dos Transportes.

O subsecretário de sustentabilidade do órgão, Cloves Benevides, afirmou que, agora, o projeto garante quase R\$ 800 milhões em investimento voltado para compensação socioambiental e mais o repasse anual de R\$ 15 milhões nos 67 anos do contrato, para apoiar a política ambiental implantada a partir do projeto.

Santoro disse que os ajustes foram feitos com base nas discussões com representantes das comunidades indígenas e ambientalistas que atuam na região, dentro do grupo de trabalho (GT) criado na retomada do caso pelo Supremo.

Em julho, porém, as entidades abandonaram o GT alegando “esvaziamento” do debate, que não contou com nenhum representante da Casa Civil presente nas reuniões, por exemplo, e que o governo não era transparente sobre a atualização dos estudos.

“Não é porque tem R\$ 800 milhões em compensações que agora está bom. O que importa não é o valor, mas ações que serão tomadas para mitigar os impactos. Parte disso vai ser definido no licenciamento”, afirmou, ao Valor, Mariel Nakane, assessora técnica e economista do Instituto Socioambiental (ISA). As entidades, disse, tiveram um “limbo de informação” que não permitiu ter um diálogo efetivo.

Sobre a acomodação da ferrovia ao longo da BR-163, Nakane argumenta que é preciso submeter a uma análise “criteriosa”, pois a lei contestada no STF trata de mudança no perímetro do Jamansim associada às faixas de domínio da rodovia e da ferrovia.

Além disso, ela ressaltou que, de praxe, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (Ibama) “vê problema” no uso desse espaço por outro empreendimento e, na Ferrogrão, a “tese” do governo deve passar antes pela análise do Ibama e do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio).

“Não é porque tem R\$ 800 milhões em compensações que agora está bom. O que importa não é o valor, mas ações que serão tomadas para mitigar os impactos. Parte disso vai ser definido no licenciamento”, afirmou, ao Valor, Mariel Nakane, assessora técnica e economista do Instituto Socioambiental (ISA).

As entidades, disse, tiveram um “limbo de informação” que não permitiu ter um diálogo efetivo.

Sobre a acomodação da ferrovia ao longo da BR-163, Nakane argumenta que é preciso submeter a uma análise “criteriosa”, pois a lei contestada no STF trata de mudança no perímetro do Jamansim associada às faixas de domínio da rodovia e da ferrovia.

Além disso, ela ressaltou que, de praxe, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (Ibama) “vê problema” no uso desse espaço por outro empreendimento e, na Ferrogrão, a “tese” do governo deve passar antes pela análise do Ibama e do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio).

Para ela, a Ferrogrão pode ser uma referência de projeto inte-

grado à nova dinâmica econômica proposta para a região. “Dá para fazer um entreposto, junto com a BR-163, para conectar esse ramal logístico aos novos territórios de produtos da bioeconomia, porque o custo da logística na Amazônia é absurdo”, diz.

A ex-ministra avalia que as demandas mais urgentes para o transporte na Amazônia ainda estão relacionadas às hidrovias, que contam com sistema de navegação precário. A situação, segundo ela, tem se agravado com problemas de segurança pública

relacionados ao crescimento do crime organizado. É comum o relato de institutos que deixaram de fazer pesquisas diárias à noite devido ao risco de abordagem por criminosos.

“Precisamos discutir o Brasil e isso passa por discutir os problemas da Amazônia. Por lá, a legalidade não tem barreiras e o que está na legalidade tem que funcionar de maneira muito eficiente, com produtividade, competitividade e escala, capaz de gerar renda, inclusão social, reduzir vulnerabilidades.” (RB)

A Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) alerta que o setor responde por menos de 20% do que é transportado nas ferrovias do país. “Precisamos dessa alternativa de grande capacidade para conseguirmos reduzir o custo de transporte”, disse a assessora técnica Elisângela Lopes. (RB e RW)



## Ferrovia deve desenvolver economia local

De Brasília

Planejada para cortar área de floresta, em grande parte já degradada, e levar carga de soja e milho de Mato Grosso até a hidrovias rio Tapajós (PA), de onde seguirá pelo rio Amazonas antes de ganhar o Atlântico, a Ferrogrão precisará não só minimizar e reparar os impactos da construção, mas oferecer oportunidades de desenvolver a economia local de forma sustentável, atenta às demandas da população local e de setores produtivos, além do agronegócio.

Essa é a visão da ex-ministra do Meio Ambiente e integrante do Conselho Econômico e Social das Nações Unidas (ONU), Izabella Teixeira, sobre a ferrovia na Amazônia orçada em R\$ 20 bilhões.

A ex-ministra considera que o Brasil, apesar de contar com legislação que garante proteção das florestas e aos povos originários, precisa discutir o papel de cada empreendimento dentro do contexto socioeconômico da Amazônia.

No caso da Ferrogrão, Teixeira lembra que o projeto nasceu com a estratégia de tornar a agricultura

brasileira mais competitiva. Agora, uma década depois, ressurta, novas demandas surgiram.

“Assim como a discussão paulista no interesse público escolhido exportar a produção agrícola passando pela Amazônia, hoje também seria legítimo ter a primeira ferrovia que transporta carga 100% rastreada da ‘nova agricultura’ — orientada pela descarbonização e altamente competitiva e tecnológica, comprovada por essa rastreabilidade”, afirma a ex-ministra.

Para ela, a Ferrogrão pode ser uma referência de projeto inte-

grado à nova dinâmica econômica proposta para a região. “Dá para fazer um entreposto, junto com a BR-163, para conectar esse ramal logístico aos novos territórios de produtos da bioeconomia, porque o custo da logística na Amazônia é absurdo”, diz.

A ex-ministra avalia que as demandas mais urgentes para o transporte na Amazônia ainda estão relacionadas às hidrovias, que contam com sistema de navegação precário. A situação, segundo ela, tem se agravado com problemas de segurança pública

relacionados ao crescimento do crime organizado. É comum o relato de institutos que deixaram de fazer pesquisas diárias à noite devido ao risco de abordagem por criminosos.

“Precisamos discutir o Brasil e isso passa por discutir os problemas da Amazônia. Por lá, a legalidade não tem barreiras e o que está na legalidade tem que funcionar de maneira muito eficiente, com produtividade, competitividade e escala, capaz de gerar renda, inclusão social, reduzir vulnerabilidades.” (RB)

## Governo quer ampliar capacidade da BR-163

De Brasília

Com atraso no cronograma da Ferrogrão e aumento do acelerado da produção agrícola no Mato Grosso, o governo decidiu ampliar a capacidade da BR-163, de Sinop (MT) a Miratituba (PA). Mesmo criticada por parte do setor, a solução passa pela duplicação do trecho no Mato Grosso e pela construção de terceira faixa na passagem pelo Pará ao dar prazo adicional à concessão da Via Brasil.

O contrato tem duração de apenas dez anos, em vez dos trinta anos habituais. O modelo foi adotado na gestão de Jair Bolsonaro, com o governador de São Paulo, Tarciso de Freitas, à frente do Ministério da Infraestrutura.

O contrato mais curto foi escolhido para garantir investimentos na rodovia até a entrada em operação da Ferrogrão, que vai absorver a carga dos caminhões.

“Houve um descausamento desse planejamento. Mais do que isso, a produção de grãos tem superado também, acelerado muito. As previsões que eram feitas há cinco anos atrás não são mais as de hoje”, disse Rafael Vitale, diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), ao Valor.

O prazo adicional para a Via Brasil foi incluído nas “otimizações” de contrato do governo. A expectativa é que o aditivo contratual passe pelo Tribunal de Contas da União (TCU) com análise da câmara de solução de conflitos.

Críticos dessa estratégia entendem que, na prática, a Via Brasil receberá um “prêmio” de receita, apesar de descumprir obrigações de investimento — por exemplo, na faixa de acostamento da BR-163. E mesmo sem cumprir o contrato, a concessionária segue com a cobrança dos usuários. Grande parte dos caminhões, com composição de reboque, paga mais de R\$ 700 somente na praça de pedágio Itaipava (PA).

Procurada, a Via Brasil afirmou que, “em momento oportuno, após aprovação de todas as instâncias, os desdobramentos serão amplamente divulgados”.

Ao Valor, o secretário executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, defendeu que o investimento no aumento de capacidade da BR-163 é urgente para evitar um “colapso” no sistema logístico da região. Segundo ele, essa iniciativa “não atrapalha em nada” os planos de viabilizar a Ferrogrão como principal aposta para escoar cargas pelos portos do Arco Norte, com redução drástica do custo do frete e das emissões de CO<sub>2</sub>.

A Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) alerta que o setor responde por menos de 20% do que é transportado nas ferrovias do país. “Precisamos dessa alternativa de grande capacidade para conseguirmos reduzir o custo de transporte”, disse a assessora técnica Elisângela Lopes. (RB e RW)

### Curtas

**Morte materna**  
O número de mortes maternas no Brasil em 2022 caiu para o menor índice em 22 anos (isto é, desde 2000). O número de mortes foi de 1.397. No ano anterior, em 2021, ano da pandemia, atingiu o pico de 3.058. Os dados são do levantamento feito pelo Observatório da Saúde da Umanae a partir de dados do Sis-

tema de Informação de Mortalidade (SIM), do DataSUS. A Umanae é uma associação isenta e sem fins lucrativos de apoio a iniciativas no âmbito da saúde pública. Segundo o painel, a taxa nacional de mortalidade materna (óbitos por até 42 dias após o parto) em 2022 foi de 54,5 a cada cem mil nascidos vivos. Em 2021, pior ano da

pandemia, chegou a 117,4, e no ano anterior, 74,7. Para fins de comparação, os Estados Unidos tiveram um aumento também significativo da taxa de mortalidade materna nas últimas duas décadas, segundo o Unicef, passando de 12, em 2000, para 21 a cada cem mil nascidos vivos, em 2021. Em 2021, o país registrou a maior taxa, de 33 (Folhapress)

**Ataque cibernético**  
O Superior Tribunal de Justiça (STJ) informou ontem que sofreu um ataque cibernético, mas afirmou que “o fato não causou prejuízos aos usuários”. O ataque ocorreu na última sexta-feira. Segundo o tribunal, o objetivo era paralisar os sistemas da corte. O problema teria sido resolvido “em

questão de poucos minutos”, de acordo com a assessoria de imprensa do órgão. “O Superior Tribunal de Justiça informa que nesta sexta-feira (6), foi alvo de atividade de criminosos cibernéticos e sofreu uma tentativa de paralisação de seus sistemas. Em questão de poucos minutos, o controle foi totalmente retomado, assegurando o

funcionamento dos serviços digitais aos usuários”, informou em nota o Superior Tribunal de Justiça. Paralelamente, o site da Polícia Militar do Distrito Federal está fora do ar há dois dias. Os sistemas internos também não funcionam. A situação seguiu a mesma neste domingo. (Folhapress)

**AQUI, SEU ANÚNCIO ENCONTRA O PÚBLICO CERTO. ANUNCIE!**

ACESSE **EDITORAGLOBONEGOCIOS.COM.BR** E SAIBA MAIS.

**EDITORAGLOBO**