

Implantação da Ferrogrão potencializará o desenvolvimento econômico do Estado do Pará

Setores logístico e industrial defendem a viabilidade do projeto que pretende consolidar o Pará como rota importante para as exportações de grãos e outras cargas nos próximos anos

A ampliação da malha ferroviária no Estado do Pará é considerada primordial para consolidar o desenvolvimento econômico do Estado do Pará, potencializando os setores logístico e industrial. Um dos projetos mais importantes previstos é a construção da Ferrogrão, que garantirá a competitividade e o impulsionamento da exportação de grãos, utilizando o Pará como rota estratégica, além de ampliar o potencial de escoamento de outras cargas (minérios, celulose, produtos siderúrgicos, cimento, containers, etc) pelo complexo logístico do Estado.

De acordo com a vice-presidente de operações da Hidrovias do Brasil, Gleize Gealh, o investimento em novas ferrovias no Estado garante o fortalecimento da rede logística brasileira. “Em relação ao Pará, verificamos que entre os projetos que hoje se desenham no cenário nacional, a Ferrogrão, que ligará o trecho entre o município de Sinop, no Mato Grosso, e Miritituba, no Pará, é um dos mais importantes para fortalecer a cadeia logística da região e manter o Estado como um dos protagonistas do cenário nacional”, destacou.

A representante da Hidrovias do Brasil ressalta que o projeto é fundamental para tornar o Estado do Pará como referência no mercado de exportação de grãos e outras cargas já que a ferrovia trará mais competitividade em termos de custos logísticos e proporcionará aos produtores uma rota ainda mais eficiente, garantindo maior destaque no mercado internacional.

“De acordo com o último levantamento, em 2020, os terminais portuários paraenses escoaram cerca de 37% das exportações de soja e milho do Mato Grosso, equivalente a 16 milhões de toneladas. Para os próximos anos, existe uma tendência de crescimento na produção e exportação de soja e milho do Mato Grosso, com projeções que indicam quase 83 milhões de toneladas até 2030”, destacou a vice-presidente de operações da Hidrovias do Brasil.

Conforme estudos técnicos, em um cenário com a implantação da Ferrogrão o Pará se tornaria ainda mais protagonista e poderia chegar a ser responsável por 40% das exportações realizadas pelo Mato Grosso, o que equivaleria a 34 milhões de toneladas transportadas, mais do que o dobro do que é transportado hoje.

No entanto, há entraves que dificultam a viabilidade do projeto que envolvem principalmente a esfera regulatória, que está relacionada ao processo que tramita no Supremo Tribunal Federal (STF), sob condução do ministro Alexandre de Moraes, que aguarda uma decisão para o prosseguimento normal da ação. Para garantir a celeridade na resolução dessas pendências jurídicas, entidades e empresas dos setores industriais e logísticos vem fomentando debates e propondo soluções para assegurar futuramente os investimentos na ampliação da malha ferroviária no Estado.

“Nosso foco tem sido trazer aos vários interessados no projeto da Ferrogrão para um debate isento e técnico que defenda este modal como a solução mais competitiva para o Arco Norte e, atendendo aos anseios da sociedade, provar que é um projeto ambientalmente amigável e socialmente responsável, conciliando a competitividade do Arco Norte com os requisitos socioambientais que mercado e a sociedade exigirão cada vez mais”, ressaltou a representante da Hidrovias do Brasil.

Além do segmento logístico, o setor industrial, representado pela Federação das Indústrias do Estado do Pará (FIEPA), também vem somando esforços para pleitear a viabilidade da Ferrogrão, que é vista como estratégica para a expansão da economia do Estado.

“A FIEPA tem incentivado o debate em vários fóruns, para ganhar apoio de outras entidades e da sociedade, que serão beneficiadas pela construção da ferrovia. Juntamente com a Associação Comercial do Pará (ACP), Federação das Associações Comerciais e Empresariais do Pará (FACIAPA), Federação da Agricultura e Pecuária do Pará (FAEPA), Sindicato da Indústria da Construção do Estado do Pará (Sinduscon) e Centro das Indústrias do Pará (CIP), a FIEPA protocolou em março uma petição junto ao Supremo Tribunal Federal (STF), na condição de *amicus curiae*, com o objetivo de garantir que órgãos, entidades e especialistas possam participar das discussões, argumentar e contribuir com a solução jurídica a ser definida pela corte”, ressaltou o presidente da FIEPA, José Conrado Santos.

O titular da federação ainda resalta que a Ferrogrão é importante não só para o setor industrial, mas para o setor produtivo e para a sociedade como um todo, pelo desenvolvimento econômico e pelos empregos que ela vai gerar. “Os principais benefícios estão relacionados ao uso de um corredor logístico que precisa ser melhor aproveitado e, ainda, a redução em mais de 50% do custo do frete interno, esse um dos maiores gargalos de quem produz na Região Norte, devido à nossa localização. A viabilização da ferrovia torna o produto paraense mais competitivo no mercado externo”, enfatizou.

Sobre a Hidrovias do Brasil

A Hidrovias do Brasil é uma empresa de logística integrada com foco no aproveitamento do transporte hidroviário, em toda a América do Sul. No Corredor Logístico Norte (Miritituba-Barcarena, Pará), a empresa oferece uma alternativa logística para o transporte e escoamento de grãos da região Centro-Oeste do Brasil, além da operação de cabotagem para transporte de minérios. Para estas operações, foram investidos R\$2,2 bilhões na região, que tem capacidade de movimentar cerca de 7 milhões de toneladas de grãos por ano. Já no Corredor Logístico Sul, a empresa opera por meio da Hidrovia Paraguai-Paraná, onde movimenta cargas diversas, como commodities agrícolas, minérios, fertilizantes, celulose, entre outras. A Hidrovias do Brasil foi fundada em 2010 e em 2020 fez o seu IPO, passando a ser listada no segmento do Novo Mercado da B3 – demonstrando o seu elevado padrão de governança corporativa. Mais informações: www.hbsa.com.br