

STF julga futuro da Ferrogrão: setor produtivo e políticos do Pará defendem obra bilionária

Plenário da Câmara dos Deputados.

(Foto: Bruno Spada/Câmara dos Deputados)

Suspensa desde 2023, ferrovia que ligará Pará ao Mato Grosso será analisada em 1º de outubro; parlamentares paraenses e setor produtivo defendem urgência do projeto.

O Supremo Tribunal Federal (STF) deve retomar, nesta quarta (1º/10), o julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) contra o projeto da Ferrogrão – ferrovia planejada para ligar Sinop (MT) ao porto de Miritituba (PA). A pauta, suspensa desde 2023 por decisão do então relator Alexandre de Moraes, será retomada sob a presidência recém-assumida de Edson Fachin. A expectativa é alta entre parlamentares paraenses e representantes do agronegócio, que apontam a ferrovia como essencial para destravar gargalos logísticos e impulsionar o desenvolvimento sustentável da região.

Com investimento estimado em R\$ 12 bilhões da iniciativa privada e concessão de 69 anos, a ferrovia é vista como alternativa à BR-163, uma das principais rotas de escoamento de grãos e produtos do agronegócio brasileiro. O principal impasse judicial está no fato de o traçado atravessar o Parque Nacional do Jamanxim, uma unidade de conservação de proteção integral. O processo que será analisado pelo STF envolve uma ADI ajuizada pelo Psol, que questiona a legalidade de dispositivos legais que alteraram os limites da unidade de conservação ambiental.

“Capítulo final de uma novela”, diz senador paraense

Para o senador Zequinha Marinho (Podemos-PA), presidente da Frente Parlamentar Mista das Ferrovias Autorizadas (Frenfer), a decisão de Fachin pode representar um desfecho para uma discussão que se arrasta há anos.

“Espero que esse posicionamento do presidente do STF em colocar na pauta a ADI 6553, da Ferrogrão, seja o capítulo final dessa novela. O Supremo entende a importância da ferrovia em todos os seus aspectos, seja econômico, social ou ambiental”, afirmou o senador.

Zequinha também destacou que o próprio relator, Alexandre de Moraes, já reconheceu em despacho anterior o “papel estruturante do projeto para o escoamento da produção” e os benefícios ambientais, como a redução das emissões de CO².

“Sobretudo neste ano, ano da COP 30, em Belém, é muito importante que esse projeto saia do papel e mostre que o governo está verdadeiramente compromissado com as metas climáticas”, completou o parlamentar.

Fiepa destaca benefício ambiental do modal ferroviário

José Maria Mendonça, presidente do Conselho de Infraestrutura da Fiepa (Coinfra/Fiepa) e do Centro das Indústrias do Pará (CIP), afirmou que a Ferrogrão é vista pela entidade como um projeto estratégico para o fortalecimento da infraestrutura logística e industrial do Pará e de toda a Amazônia. Segundo ele, a ferrovia se configura como “um eixo essencial para o

escoamento da produção do Centro-Oeste até os portos do Arco Norte, garantindo maior eficiência no transporte de grãos e outros produtos”.

Mendonça destacou que a iniciativa tem também forte relevância ambiental e social. Ele explicou que, ao reduzir o tráfego de caminhões na BR-163, a Ferrogrão contribuirá para a diminuição das emissões de gases de efeito estufa, além de aumentar a segurança nas estradas. “Estamos falando de uma alternativa de baixo carbono, alinhada às metas globais de sustentabilidade”, reforçou.

O dirigente lembrou ainda que a dependência quase exclusiva do modal rodoviário “é mais poluente, onerosa e menos sustentável”. Para ele, a experiência internacional mostra que a ferrovia é reconhecida em diversos países como um “caminho ecológico”, por sua eficiência energética e menor impacto ambiental.

Mendonça alertou que, caso o projeto seja inviabilizado, o Pará continuará enfrentando gargalos logísticos que encarecem insumos e produtos, prejudicam a competitividade da indústria e limitam a atração de investimentos. “Sem alternativas logísticas modernas, a região permanecerá dependente de rodovias sobrecarregadas, com custos mais altos e maior impacto ambiental”, avaliou.

Para o presidente do Coinfra/Fiepa, a construção da Ferrogrão é “imperiosa”. Ele afirmou que a obra representa uma necessidade econômica, social e ambiental capaz de transformar o modelo de transporte na região, fortalecer a economia e contribuir efetivamente para a conservação do meio ambiente.

Desenvolvimento x Meio Ambiente: um

dilema nacional

O deputado federal Raimundo Santos (PSD) reconhece a relevância da Ferrogrão para o agronegócio e a infraestrutura nacional, mas faz um alerta:

“Há condições ambientais que não se pode ignorar, considerando os compromissos iminentes com a realização da COP 30. O Brasil precisa demonstrar ao mundo que é possível ampliar sua competitividade sem abrir mão da sustentabilidade.”

Ele defende que a execução da obra esteja atrelada a estudos técnicos que garantam a preservação ambiental. “O Brasil tem know-how técnico-científico para viabilizar a obra, desde que cumpra todas as condicionantes ambientais”, disse.

Parlamentares pedem destravamento do projeto

Outros parlamentares da bancada paraense manifestaram apoio irrestrito à retomada da obra. O senador Jader Barbalho (MDB) foi direto:

“A minha expectativa é que o projeto seja aprovado e que todos os requisitos ambientais sejam observados.”

Já o deputado Joaquim Passarinho (PL) apontou ganhos logísticos e ambientais:

“A ferrovia vai garantir mais competitividade para a produção do estado, reduzir gargalos no escoamento e abrir novas oportunidades. Além disso, representa um ganho ambiental importante, já que o transporte ferroviário é muito menos poluente”, analisou.

Mais contundente, o deputado federal Delegado Éder Mauro (PL)

criticou duramente o que considera entraves ideológicos ao projeto:

“Essa trava da Ferrogrão é o retrato do atraso do Brasil atual! Um projeto de R\$ 25 bilhões e 400 mil empregos parado por decisão do STF. É um absurdo”, declarou.

Setor produtivo cobra avanço e vê prejuízos com atraso

Para os representantes do agronegócio paraense, o atraso na Ferrogrão impôs custos altos à produção e ao meio ambiente. O presidente do Sindicato dos Produtores Rurais de Uruará, Bruno Valle, argumenta que a ferrovia “reduz o custo de transporte, a pressão sobre as rodovias e é mais sustentável ambientalmente”. Ele completa:

“É bom para o Brasil, bom para o Pará, bom para todos.”

Edno Cortezia, presidente do Sindicato Rural de Santarém (Sirsan) e vice-presidente da Aprosoja (Associação dos Produtores de Soja), defende que o traçado poderia ser estendido até Santarém para maior eficiência:

“Ela viabiliza a chegada dos produtos aos portos e, quanto aos fertilizantes, acredito que deveria ter ido até Santarém, o que não prejudicaria ninguém”, afirmou.

Guilherme Minssen, diretor da Faepa (Federação da Agricultura e Pecuária do Pará), lembra que o impasse teve impacto direto no meio ambiente:

“A ação do Psol foi danosa não só ao agronegócio, como ao setor ambiental, que teve que sustentar o desequilíbrio de milhares de caminhões em precárias rodovias”, relembrou.

Fonte: CNN Brasil e Publicado Por:

<https://www.adeciopiran.com.br> em 01/10/2025:18:00:00 Envie
vídeos, fotos e sugestões de pauta para a redação blog
[\(93\) 98117 7649/ e-mail:
mailto:\[adeciopiran.blog@gmail.com\]\(mailto:adeciopiran.blog@gmail.com\)](https://www.adeciopiran.com.br)